SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

Chair:
The Honourable ROSA GALVEZ

Tuesday, May 1, 2018
Thursday, May 3, 2018

Issue No. 44

First and second meetings:

Subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'

ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Présidente :
L'honorable ROSA GALVEZ

Le mardi 1er mai 2018
Le jeudi 3 mai 2018

Fascicule nº 44

Première et deuxième réunions :

Teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

54010-54022

STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Rosa Galvez, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cordy
* Day
(or Mercer)
Dupuis
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
Massicotte
Mockler
Neufeld
Patterson
Richards
Seidman
* Smith
(or Martin)
Wetston
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Présidente : L'honorable Rosa Galvez

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Cordy
* Day
(ou Mercer)
Dupuis
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
Massicotte
Mockler
Neufeld
Patterson
Richards
Seidman
* Smith
(ou Martin)
Wetston
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, April 24, 2018:

The Honourable Senator Bellemare moved, seconded by the Honourable Senator Cools:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject matter of all of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures, introduced in the House of Commons on March 27, 2018, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to meet for the purposes of its study of the subject matter of Bill C-74 even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject matter of the following elements contained in Bill C-74 in advance of it coming before the Senate:

   (*a*) the Special Senate Committee on the Arctic: those elements contained in Division 9 of Part 6;

   (*b*) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 2, 4, 5, 6, 7, 12, 16 and 19 of Part 6;

   (*c*) the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade: those elements contained in Division 8 of Part 6;

   (*d*) the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs: those elements contained in Divisions 15 and 20 of Part 6;

   (*e*) the Standing Senate Committee on National Security and Defence: those elements contained in Part 4;

   (*f*) the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources: those elements contained in Part 5; and

   (*g*) the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry: those elements contained in Part 5, insofar as that Part relates to farming;

2. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-74 be authorized to meet for the purposes of their studies of those elements even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto;

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 24 avril 2018 :

L'honorable sénatrice Bellemare propose, appuyée par l'honorable sénatrice Cools,

Que, conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à étudier la teneur complète du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre des communes le 27 mars 2018, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat;

Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à se réunir pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-74 même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que, de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-74 avant qu'il soit présenté au Sénat :

   a) le Comité sénatorial spécial de l'Arctique : les éléments de la section 9 de la partie 6;

   b) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des sections 2, 4, 5, 6, 7, 12, 16 et 19 de la partie 6;

   c) le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international : les éléments de la section 8 de la partie 6;

   d) le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles : les éléments des sections 15 et 20 de la partie 6;

   e) le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense : les éléments de la partie 4;

   f) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments de la partie 5;

   g) le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts : les éléments de la partie 5, dans la mesure où cette partie concerne l'agriculture;

2. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-74, soit autorisé à siéger pour les fins de son étude, même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

3. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-74 submit their final reports to the Senate no later than May 31, 2018;

4. As the reports from the various committees authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-74 are tabled in the Senate, they be placed on the Orders of the Day for consideration at the next sitting; and

5. The Standing Senate Committee on National Finance be simultaneously authorized to take any reports tabled under point four into consideration during its study of the subject matter of all of Bill C-74.

The question being put on the motion, it was adopted.

3. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-74, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 31 mai 2018;

4. Au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-74 seront déposés au Sénat, l'étude de ces rapports soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance;

5. Le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit simultanément autorisé à prendre en considération les rapports déposés conformément au point numéro quatre au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-74.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Richard Denis

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2018
(82)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:37 p.m., in room 9, the Victoria Building, the chair, the Honourable Rosa Galvez, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cordy, Dupuis, Galvez, Massicotte, Mockler, Patterson, Richards, Seidman and Wetston (9).

In attendance: Sam Banks and Jesse Good, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 24, 2018, the committee began its examination on the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures.

WITNESSES:

Environment and Climate Change Canada:

John Moffet, Associate Assistant Deputy Minister, Environmental Protection Branch;

Philippe Giguère, Manager, Legislative Policy.

Department of Finance Canada:

Gervais Coulombe, Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch;

Pierre Mercille, Director General (Legislation), Sales Tax Division, Tax Policy Branch;

David Turner, Tax Policy Analyst, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Canadian Fuels Association:

Peter Boag, President and Chief Executive Officer;

Lisa Stilborn, Vice President, Ontario Division.

The chair made a statement.

At 5:40 p.m., the Honourable Senator Cordy took the chair of the committee.

Mr. Moffet, Mr. Mercille and Mr. Giguère each made a statement and, together with Mr. Coulombe, answered questions.

At 6:45 p.m., the committee suspended.

At 6:49 p.m., the committee resumed.

Mr. Boag made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 1er mai 2018
(82)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 37, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Rosa Galvez (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cordy, Dupuis, Galvez, Massicotte, Mockler, Patterson, Richards, Seidman et Wetston (9).

Également présents : Sam Banks et Jesse Good, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 avril 2018, le comité entreprend son examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Environnement et Changement climatique Canada :

John Moffet, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale de la protection de l'environnement;

Philippe Giguère, gestionnaire de la politique, Gouvernance législative.

Ministère des Finances Canada :

Gervais Coulombe, directeur, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt;

Pierre Mercille, directeur général (Législation), Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt;

David Turner, analyste de politique de l'impôt, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Association canadienne des carburants :

Peter Boag, président et chef de la direction;

Lisa Stilborn, vice-présidente, Division de l'Ontario.

La présidente fait une déclaration.

À 17 h 40, l'honorable sénatrice Cordy assume la présidence du comité.

MM. Moffet, Mercille et Giguère font chacun une déclaration et, avec M. Coulombe, répondent aux questions.

À 18 h 45, la séance est suspendue.

À 18 h 49, la séance reprend.

M. Boag fait une déclaration et répond aux questions.

At 7:28 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 3, 2018
(83)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 7:59 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Rosa Galvez, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cordy, Dupuis, Galvez, Massicotte, Mockler, Patterson, Richards, Seidman and Wetston (9).

In attendance: Sam Banks and Jesse Good, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 24, 2018, the committee continued its study of the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures.

WITNESSES:

Canadian Independent Petroleum Marketers Association:

Jennifer Stewart, President and Chief Executive Officer;

Allan MacEwen, President, MacEwen Petroleum Incorporated.

Renewable Industries Canada:

Jim Grey, Chair;

Andrea Kent, Board Member.

Cement Association of Canada:

Adam Auer, Vice President, Environment and Sustainability.

Chemistry Industry Association of Canada:

Isabelle Des Chênes, Executive Vice President;

Shannon Watt, Director, Environment and Health Policy.

Mr. Grey, Ms. Kent and Ms. Stewart each made a statement and, together with Mr. MacEwen, answered questions.

At 9:01 a.m., the committee suspended.

At 9:06 a.m., the committee resumed.

Mr. Auer and Ms. Des Chênes each made a statement and, together with Ms. Watt, answered questions.

À 19 h 28, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 3 mai 2018
(83)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 7 h 59, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Rosa Galvez (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cordy, Dupuis, Galvez, Massicotte, Mockler, Patterson, Richards, Seidman et Wetston (9).

Également présents : Sam Banks et Jesse Good, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 avril 2018, le comité poursuit son examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Canadian Independent Petroleum Marketers Association :

Jennifer Stewart, présidente et chef de la direction;

Allan MacEwen, président, MacEwen Petroleum Incorporated.

Industries renouvelables Canada :

Jim Grey, président;

Andrea Kent, membre du conseil.

Association canadienne du ciment :

Adam Auer, vice-président, Environnement et développement durable.

Association canadienne de l'industrie de la chimie :

Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive;

Shannon Watt, directrice, Politique sur l'environnement et la santé.

M. Grey, Mme Kent et Mme Stewart font chacun une déclaration et, avec M. MacEwen, répondent aux questions.

À 9 h 1, la séance est suspendue.

À 9 h 6, la séance reprend.

M. Auer et Mme Des Chênes font chacun une déclaration et, avec Mme Watt, répondent aux questions.

At 9:51 a.m. the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 9 h 51, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Maxime Fortin

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2018

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:37 p.m. to give consideration to the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures.

Senator Rosa Galvez (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Rosa Galvez, a senator from Quebec and chair of this committee.

I will now ask senators around the table to introduce themselves, starting with Senator Cordy.

Senator Cordy: Jane Cordy, Nova Scotia.

Senator Richards: Dave Richards, New Brunswick.

Senator Patterson: Dennis Patterson, Nunavut.

Senator Seidman: Judith Seidman, Montreal, Quebec.

Senator Wetston: Howard Wetston, Ontario.

The Chair: I would also like to introduce our staff. On my left is our clerk, Maxime Fortin, and our Library of Parliament analysts, Sam Banks and Jesse Good.

Before we hear from the witnesses, I want to inform you that I have to leave shortly. Senator Cordy has kindly agreed to take the chair for the remainder of the meeting. Thank you very much for your understanding.

Today, we are starting our study on the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018, and other measures. Part 5 of the bill deals with the greenhouse gas pollution pricing act.

For our first panel, we will hear from officials from two departments.

From Environment and Climate Change Canada, we welcome John Moffet, Associate Assistant Deputy Minister, Environmental Protection Branch, and Philippe Giguère, Manager, Legislative Policy.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 1er mai 2018

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 37, pour étudier la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

La sénatrice Rosa Galvez (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Rosa Galvez. Je suis une sénatrice du Québec et je suis présidente de ce comité.

Je demanderais maintenant aux sénatrices et aux sénateurs de bien vouloir se présenter, en commençant par la sénatrice Cordy.

La sénatrice Cordy : Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Richards : Dave Richards, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Patterson : Dennis Patterson, du Nunavut.

La sénatrice Seidman : Judith Seidman, de Montréal, Québec.

Le sénateur Wetston : Howard Wetston, de l'Ontario.

La présidente : J'aimerais également présenter notre personnel. À ma gauche, notre greffière, Maxime Fortin, et nos analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Jesse Good.

Avant d'entendre les témoignages, je souhaite vous informer que je dois partir bientôt. La sénatrice Cordy a bien voulu accepter d'assumer la présidence pour le reste de la réunion. Je vous remercie de votre compréhension.

Nous commençons aujourd'hui notre étude de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. La partie 5 du projet de loi concerne la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre.

Notre premier groupe de témoins comprend des fonctionnaires de deux ministères.

Nous accueillons, d'Environnement et Changement climatique Canada, John Moffet, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale de la protection de l'environnement, et Philippe Giguère, gestionnaire de la politique, Gouvernance législative.

From the Department of Finance Canada, we welcome Gervais Coulombe, Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch; Pierre Mercille, Director General (Legislation), Sales Tax Division, Tax Policy Branch; and David Turner, Tax Policy Analyst, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Thank you very much, gentlemen, for being with us today. I invite each of you to proceed with your opening statement, after which we will go to a question and answer period.

John Moffet, Associate Assistant Deputy Minister, Environmental Protection Branch, Environment and Climate Change Canada: I will provide some general opening remarks, and then I will ask my colleagues to provide you with a brief summary of the two main parts of the legislation related to the carbon charge and the output-based pricing system for large industrial emitters.

This part of the budget implementation act would implement a key component of Canada's approach to addressing climate change. This part of the bill will be known as the greenhouse gas pollution pricing act. I believe my colleague refers to it as the GGPPA. I have not quite managed to wrap my head around that acronym yet, but I am sure I will.

To start with the overall approach to climate change, on December 9, 2016, Canada's first ministers adopted the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change. The key purchase of that framework is to grow the economy while reducing emissions and taking steps to adapt to a changing climate.

The framework includes numerous measures divided into four broad groups of which carbon pricing forms a foundational element. This is because carbon pricing is the most efficient way to reduce emissions. It can reduce emissions at the lowest cost to business and individuals by providing them with flexibility, as compared to other regulatory measures that might prescribe the actions that need to be taken or spending measures that are targeted at certain initiatives.

The pan-Canadian framework includes both of those measures. In some cases carbon pricing can't work or may not work fast enough. In other cases we know from experience that spending measures are needed, for example, to stimulate certain kinds of investments or to enable entrepreneurs and innovators to move their innovations into the marketplace.

Nous recevons, du ministère des Finances du Canada, Gervais Coulombe, directeur, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt; Pierre Mercille, directeur général (Législation), Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt; et, enfin, David Turner, analyste de politique de l'impôt, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Je vous remercie beaucoup, messieurs, de vous joindre à nous aujourd'hui. Je vous invite à faire votre déclaration préliminaire, après quoi nous passerons à la période de questions.

John Moffet, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale de la protection de l'environnement, Environnement et Changement climatique Canada : Je vais faire quelques commentaires généraux pour commencer, et ensuite je vais demander à mes collègues de vous résumer brièvement les deux parties principales du projet de loi qui portent sur la tarification du carbone et le système de tarification fondé sur le rendement qui vise les grands émetteurs industriels.

Cette partie du projet de loi d'exécution du budget permettrait de mettre en œuvre un élément clé de l'approche du Canada à l'égard des changements climatiques. Cette partie du projet de loi portera le titre de Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre. Je crois que mon collègue utilise un sigle pour en parler. Je n'ai pas encore tout à fait réussi à m'en souvenir, mais je crois que j'y arriverai.

Pour commencer, en ce qui concerne l'approche globale à l'égard des changements climatiques, les premiers ministres du Canada ont adopté le 9 décembre 2016 le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Ce cadre a pour principal objectif de nous permettre d'assurer la croissance de l'économie, tout en réduisant les émissions et en prenant des mesures pour nous adapter aux changements climatiques.

Le cadre comprend de nombreuses mesures, rassemblées en quatre groupes généraux, et la tarification du carbone en est un élément fondamental, parce que c'est le moyen le plus efficace de réduire les émissions. La tarification du carbone peut permettre la réduction des émissions au coût le plus faible pour les entreprises et les particuliers en leur offrant de la souplesse, en comparaison d'autres mesures réglementaires qui pourraient dicter les mesures à prendre ou les dépenses à engager et qui viseraient certaines initiatives.

Le cadre pancanadien comprend ces deux aspects. Dans certains cas, la tarification du carbone ne peut pas s'appliquer ou ne donnerait pas de résultats assez rapidement. Dans d'autres cas, nous savons d'expérience qu'il faudra engager des dépenses, par exemple pour stimuler certains types d'investissements ou permettre aux entrepreneurs et aux innovateurs de mettre leurs nouveaux produits en marché.

Also in late 2016, the government published a document known as the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution. That document established a national benchmark. It is essentially a statement that the government intends to ensure that carbon pricing will be implemented throughout Canada and applied to a broad set of emissions and actions, while at the same time giving flexibility and guidance to provinces and territories that want to implement their own pricing systems.

The government did this in recognition of the fact that the three provinces of Alberta, British Columbia and Quebec already had different pricing systems in place and Ontario had already announced its intention to join Quebec in a linked cap-and-trade system with California. The benchmark provides the flexibility to provinces and territories to develop their own systems, provided those systems meet certain benchmark criteria.

To complement the benchmark and that flexibility, the federal government also committed to implementing a federal pricing system which provinces and territories can ask the federal government to implement in their jurisdictions or which the federal government will implement in any jurisdiction that decides not to implement its own pricing system that aligns with the federal benchmark.

Yesterday, we released a study of the estimated impacts that carbon pricing would have throughout Canada on GHG emissions and on the economy when fully implemented. The analysis is based on a hypothetical scenario where we looked at the impact of the four existing pricing systems, plus the implementation of the federal system.

Of course, we know that will not actually be the way things play out. Numerous provinces and territories have already announced their intentions to develop their own systems. However, until we see the final design of those systems, including not just the way they will impose pricing but also the way in which they will decide to return revenue, it would not be possible to provide a more detailed analysis.

We have provided an analysis of this scenario which found that carbon pricing applied throughout Canada could reduce greenhouse gas emissions by up to 90 million tonnes in 2022. As the study indicates, that would be the equivalent of taking about 26 million cars off the road for a year or shutting down more than 20 coal plants. Canada doesn't even have 20 coal-fired electricity generation plants in operation today.

Aussi à la fin de 2016, le gouvernement a publié un document intitulé l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone. On a ainsi établi un modèle national. En résumé, le gouvernement a déclaré dans ce document son intention de s'assurer que la tarification du carbone sera mise en œuvre partout au Canada et qu'elle s'appliquera à un vaste ensemble de sources d'émissions et d'activités, et a offert à la fois de la souplesse et une orientation aux provinces et aux territoires qui souhaitent mettre en œuvre leur propre système de tarification.

Le gouvernement a décidé d'agir ainsi vu que trois provinces — l'Alberta, la Colombie-Britannique et le Québec — avaient déjà mis en place différents systèmes de tarification et que le gouvernement de l'Ontario avait déjà annoncé son intention de participer, comme le Québec, à un système de plafonnement et d'échange commun avec la Californie. Le modèle du gouvernement canadien offre la souplesse nécessaire pour que les provinces et les territoires créent leurs propres systèmes, pourvu qu'ils respectent certains critères énoncés dans le modèle national.

En complément du modèle et de la souplesse qu'il a prévus, le gouvernement fédéral s'est aussi engagé à mettre en œuvre un système de tarification fédéral qui sera appliqué dans les provinces et les territoires qui le demandent ou qui choisissent de ne pas créer leur propre système de tarification harmonisé avec le modèle fédéral.

Hier, nous avons diffusé les résultats d'une recherche concernant l'évaluation des incidences de la tarification du carbone au Canada sur les émissions de GES et sur l'économie quand elle sera complètement mise en œuvre. L'analyse des incidences repose sur un scénario où les quatre systèmes de tarification existants, ainsi que le nouveau système fédéral, sont mis en œuvre.

Bien entendu, nous savons que les choses seront différentes dans la réalité. De nombreux gouvernements provinciaux et territoriaux ont déjà annoncé leur intention de créer leur propre système. Toutefois, d'ici à ce que nous prenions connaissance des détails définitifs de ces systèmes, y compris la stratégie concernant la tarification et la méthode de remise des recettes, il ne sera pas possible de fournir une analyse plus détaillée.

Nous avons fourni une analyse de ce scénario, dont les résultats montrent que la tarification du carbone appliquée partout au Canada pourrait permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre pouvant atteindre jusqu'à 90 millions de tonnes en 2022. Comme l'étude le montre, ce résultat serait équivalent au retrait d'environ 26 millions de voitures des routes pendant un an ou à la fermeture de plus de 20 centrales au charbon. Au Canada, il n'y a même pas 20 centrales électriques alimentées au charbon qui sont exploitées aujourd'hui.

The modelling also projects that the national GDP would continue to grow. Indeed, it predicts the GDP would grow by about 2 per cent per year with or without carbon pricing in place.

In terms of timelines for where this overall initiative is going, in December 2017, Ministers McKenna and Morneau wrote a letter to each of their provincial counterparts providing some timelines. The basic timelines are as follows:

They asked each province to send them information by September 1 about their own carbon pricing plans. After receiving that information the two departments, on behalf of the ministers, will assess that information and determine whether the proposed or actual pricing plan would align with the benchmark that I just referred to. Presuming it does, then we do nothing under the federal pricing system.

If, however, a province asks us to implement the federal pricing system or if we conclude that the province's actions do not align with the benchmark criteria, the ministers will have the authority under the legislation we are discussing today to issue an order-in-council to add that jurisdiction to a schedule in the act, which would then have the effect of bringing the act into force in that jurisdiction.

The goal is to make those decisions by late fall in order to be able to provide for the federal system to be in place, in effect, wherever it needs to be by January 1, 2019.

In the meantime, we are working actively with all provinces and territories that do not have pricing systems to help them assess their options and make design decisions.

Once jurisdictions have carbon pricing in place, the provinces, territories and federal government have committed to two broad reviews under the pan-Canadian framework. One is a review by 2022 to inform where we go with pricing after 2022 because the current criteria and the bill in front of you provide for an increase in carbon prices up to $50 per tonne out to 2022 and then are silent thereafter.

We have committed to a federal-provincial territorial review by 2022 to inform what happens after that. We have also committed to an "interim review."

Senator Jane Cordy (*Acting Chair*) in the chair.

L'analyse du scénario prévoit aussi que le PIB national continuerait de croître. Selon les résultats, le PIB augmenterait d'environ 2 p. 100 par année, avec ou sans l'application de la tarification du carbone.

En ce qui concerne l'échéancier de l'initiative, dans son ensemble, les ministres McKenna et Morneau ont fait parvenir en décembre 2017 une lettre à chacun de leurs homologues provinciaux pour leur faire part de certains jalons, dont les principaux que voici.

Les deux ministres ont demandé aux responsables de chaque province de leur faire parvenir les renseignements concernant leurs plans relatifs à la tarification du carbone d'ici le 1er septembre. Après avoir reçu ces renseignements, des responsables des deux ministères, au nom des ministres, évalueront les informations et établiront si le plan de tarification proposé, ou en vigueur, respecte le modèle dont je viens de parler. Si l'on présume que c'est le cas, alors le gouvernement fédéral n'a aucune initiative à prendre quant à son système de tarification.

Toutefois, si une province nous demande de mettre en place le système de tarification fédéral, ou si nous concluons que les mesures prises par la province ne respectent pas les critères du modèle, les ministres auront la compétence, au titre de la loi dont nous discutons aujourd'hui, de prendre un décret en conseil pour ajouter la province ou le territoire en question à une annexe de la loi, ce qui aura pour effet que la loi s'applique dans cette province ou ce territoire.

L'objectif est de prendre ces décisions d'ici la fin de l'automne, pour être en mesure de mettre en place le système fédéral là où c'est nécessaire au plus tard le 1er janvier 2019.

Entre-temps, nous collaborons activement avec tous les gouvernements des provinces et des territoires qui n'ont pas de système de tarification pour les aider à évaluer les choix qui s'offrent à eux et à prendre des décisions quant à la conception d'un système.

Une fois la tarification du carbone instaurée, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu de mener deux vastes examens au titre du cadre pancanadien. Il s'agit notamment d'un examen mené d'ici 2022 pour éclairer les décisions quant à la tarification au-delà de cette date, parce que les critères actuels et le projet de loi C-74 prévoient une augmentation des prix du carbone jusqu'à 50 $ la tonne en 2022, mais rien n'est précisé au-delà de cette date.

Nous nous sommes engagés à l'égard d'un examen fédéral-provincial-territorial d'ici 2022, pour décider de la marche à suivre par la suite. Nous nous sommes aussi engagés à mener un « examen intermédiaire ».

La sénatrice Jane Cordy (*présidente suppléante*) occupe le fauteuil.

The Acting Chair: Speed it up. We have committed 15 minutes to two witnesses from each department. We have already gone up to almost nine minutes, so perhaps you could finish in another minute or so.

Mr. Moffet: I will leave you with the proper brief introduction to the act which is that the act provides for the establishment of a pricing system that has two components: a charge on fuel and an output-based pricing system for large industrial emitters.

I will turn to my colleague from Finance to describe the main details of the fuel charge provisions.

[*Translation*]

Pierre Mercille, Director General (Legislation), Sales Tax Division, Tax Policy Branch, Department of Finance Canada: Good evening.

As previously stated, Part 5 of the bill implements the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act. Part 1 contains the provisions that implement the charge on fossil fuels, which is part of the carbon pricing system. Under Part 1, the charge on fossil fuels applies to 22 different kinds of fuels. There are the more common fuels such as gasoline and heating fuels, as well as natural gas. There are also less common fuels, such as methanol and petroleum coke.

The fuel charge rates are in Schedule 2 of the bill, on page 546. The charges range from $10 to $50 per tonne of CO_2 equivalent. To facilitate administration and compliance, the rates are expressed in standard commercial units. All the rates are in schedule 2, but I will give you a few examples.

For gasoline, at $10 per tonne, the charge would be $2.21 per litre, and at $50 per tonne, in 2022, the charge would be $11.05 per litre. For natural gas, at $10 per tonne, the charge would be $1.96 per cubic metre, and at $50 per tonne, in 2022, the charge would be $9.79 per cubic meter.

[*English*]

Part 1 of the GGPPA provides that the charge is applied to fuels that are produced, delivered or used in a listed province. It also applies to fuels that are brought into a listed province from another place in Canada and to fuels that are imported into Canada at a place in a listed province.

La présidente suppléante : Pouvez-vous accélérer, s'il vous plaît? Nous avons prévu 15 minutes pour deux témoins de chaque ministère. Nous avons déjà utilisé presque neuf minutes, donc peut-être que vous pourriez conclure en une minute environ.

M. Moffet : Je vais terminer par une brève présentation de la loi. Elle prévoit l'établissement d'un système de tarification comprenant deux éléments : une redevance sur les combustibles fossiles et un système de tarification fondé sur le rendement à l'intention des grands émetteurs industriels.

Je vais céder la parole à mon collègue du ministère des Finances pour qu'il puisse décrire les principaux détails concernant les dispositions abordant la redevance sur les combustibles fossiles.

[*Français*]

Pierre Mercille, directeur général (Législation), Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances Canada : Bonsoir.

Comme il a été mentionné auparavant, la partie 5 du projet de loi met en œuvre la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre. La partie 1 contient les dispositions qui mettent en œuvre la composante du système de tarification du carbone qui est la redevance sur les combustibles. La redevance sur les combustibles, en vertu de la partie 1, s'applique à 22 différents types de combustibles. Il y a des combustibles plus communs, comme l'essence ou le mazout léger, ce qui inclut communément le diesel et le mazout, ainsi que le gaz naturel. Il y a également des combustibles moins communs, comme le méthanol et le coke de pétrole.

Les taux de redevance des combustibles se trouvent à l'annexe 2 du projet de loi, à la page 546. Ils représentent une tarification de 10 $ à 50 $ la tonne d'équivalents de CO_2. Pour en faciliter l'administration et l'observation, les taux sont exprimés en unités commerciales normales. Tous les taux se trouvent à l'annexe 2, mais je vais vous donner quelques exemples.

Dans le cas de l'essence, à 10 $ la tonne, cela représente 2,21 $ le litre, et à 50 $ la tonne, en 2022, cela représentera 11,05 $ le litre. Dans le cas du gaz naturel, à 10 $ la tonne, cela représente 1,96 $ par mètre cube, et à 50 $ la tonne, en 2022, cela représentera 9,79 $ par mètre cube.

[*Traduction*]

La partie 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre prévoit que la redevance s'applique aux combustibles qui sont produits, livrés ou utilisés dans une province assujettie. Les dispositions s'appliquent aussi aux combustibles qui sont transférés dans une province assujettie depuis un autre endroit au Canada, ou importés au Canada à un lieu dans une province assujettie.

A listed province is essentially a province listed on Part 1 of Schedule 1 for the fuel charge part. It will apply if the jurisdiction requests that the federal system apply it in its jurisdiction, or if they do not have a carbon pricing system in place in 2018 that it meets the national benchmark.

The Governor-in-Council is authorized to add a province to Part 1 of Schedule 1, which would mean that the fuel charge would start to apply in that jurisdiction.

Generally, in the most typical cases, the fuel charge is paid by fuel distributors registered for the purpose of Part 1 of the GGPPA. Registered distributors are most commonly persons that produce fuels or sell fuel at the wholesale level. Typically, these would be large corporations.

A registered distributor would be responsible for paying the charge in respect to the fuel that they delivered to another person and in respect to the fuel that they consume and use directly.

Part 1 also provides specific circumstances where the fuel charge is not applicable when the fuel is delivered to certain persons who provide an exemption certificate.

In these cases, when a registered distributor delivers fuel to a certain person who provides an exemption certificate, the registered distributor does not have to pay the charge in respect to that fuel. Therefore, the fuel charge is not embedded in the selling price of the distributor.

The type of person that can use exemption certificates are, for example, other registered distributors in respect to the same time of fuel; farmers in respect to certain fuel and in certain circumstances; and persons subjected to the output-based pricing systems under Part 2 of the legislation, which will be described shortly.

The exemption certificate is a certification that the purchaser provides to the vendor and that relieves the distributor from paying the charge under Part 1.

What is an exemption certificate? Essentially, it is a certification that a person will provide. In the case of the operator of a covered facility under the output-based pricing system, the person would certify essentially that they are registered with the CRA under the output-based pricing system and that the fuel is for use at a covered facility under the output-based pricing system.

Une province assujettie est, en somme, une province qui figure à l'annexe 1 de la partie concernant la redevance sur les combustibles. La redevance s'appliquera si les responsables du gouvernement provincial ou territorial demandent l'application du système fédéral sur leur territoire, ou s'il n'y a pas de système de tarification du carbone qui satisfait aux critères du modèle national en 2018 dans la zone en question.

Le gouverneur en conseil a le pouvoir d'ajouter une province à l'annexe 1 de la partie 1, ce qui signifie que la redevance sur les combustibles fossiles commencerait à s'appliquer sur ce territoire.

De manière générale, dans la plupart des cas types, la redevance sur les combustibles fossiles sera payée par des distributeurs de combustible inscrits au titre de la partie 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre. De façon générale, un distributeur inscrit correspond à une personne qui produit des combustibles fossiles ou en fait la vente en gros. Généralement, il s'agit de grandes sociétés.

Un distributeur inscrit serait responsable de payer la redevance sur les combustibles qu'il a livrés à une autre personne et sur les combustibles qu'il consomme et utilise directement.

La partie 1 prévoit aussi des circonstances précises où la redevance sur les combustibles ne s'applique pas, soit quand le combustible est livré à des personnes qui peuvent fournir un certificat d'exemption.

Dans ces cas, un distributeur inscrit effectue la livraison de combustible à une personne qui fournit un certificat d'exemption; le distributeur inscrit n'a pas à payer la redevance sur ce combustible. En conséquence, la redevance sur les combustibles n'est pas incluse dans le calcul du prix de vente du distributeur.

Les personnes qui peuvent utiliser les certificats d'exemption sont, par exemple, d'autres distributeurs inscrits qui livrent le même type de combustible; des agriculteurs, pour ce qui est de certains combustibles dans certaines circonstances; et des personnes assujetties au système de tarification fondé sur le rendement au titre de la partie 2 de la loi, que je décrirai dans quelques instants.

Le certificat d'exemption est un certificat que l'acheteur fournit au vendeur qui exempte le distributeur du paiement de la redevance au titre de la partie 1.

Qu'est-ce qu'un certificat d'exemption? Essentiellement, il s'agit d'un certificat qu'une personne fournit. Dans le cas d'un exploitant d'une installation assujettie au système de tarification fondé sur le rendement, la personne en question certifierait que son entreprise est inscrite auprès de l'ARC pour ce qui est de l'application du système de tarification fondé sur le rendement et que le combustible est destiné à être utilisé dans une installation assujettie à ce même système.

What is important here is that if those conditions are met, the emissions from that fuel will be priced under Part 2 of the legislation and not under the fuel charge under Part 1.

I want to mention quickly that there are specific rules for determining the charge applicable to enter jurisdictional air, marine, rail and road carriers. Some of those carriers are also entitled to use exemption certificates. Basically, when they do that, the charge is not paid by the distributor that delivered it to them, but they will have to self-assess the charge directly based on their fuel use.

You want me to go quickly, I see, so I will skip some parts.

I'll mention that some persons are required to register for the system, like a fuel producer or someone who operates a natural gas distribution system. There are many administrative and compliance rules in this legislation to ensure that the act is being complied with.

I will cut it short here and let my colleague explain the output-based pricing system.

The Acting Chair: Mr. Giguère and Mr. Coulombe, are you here to answer questions, or do you have something to say?

Philippe Giguère, Manager, Legislative Policy, Environment and Climate Change Canada: I can provide a quick overview of Part 2 of the legislation.

[*Translation*]

Part 2 establishes the output-based pricing system for pollution caused by greenhouse gas emissions from industrial facilities. The objective of Part 2 is to minimize the risk of carbon leaks from industries affected by trade, while sending a price signal that encourages those industries to reduce their greenhouse gas emissions.

It should be noted that Part 2 is primarily enabling. It establishes the powers and obligations related to the output-based pricing system, but regulations will have to be developed in order to implement this part. Further, the government has already begun consultations on the proposed regulations framework for the implementation of the output-based pricing system in Part 2.

L'important, ici, c'est que, si les conditions ne sont pas remplies, le prix des émissions découlant de l'utilisation du combustible sera établi en fonction de la partie 2 du projet de loi, et non en fonction du régime de redevance sur les combustibles établi à la partie 1.

Rapidement, je veux aussi mentionner qu'il existe des règles particulières pour déterminer la redevance sur les combustibles qui s'applique à certains transporteurs aériens, maritimes, ferroviaires et routiers voyageant entre les provinces et les territoires. Certains de ces transporteurs peuvent aussi utiliser le mécanisme de certificats d'exemption. Cela veut dire que le distributeur n'a pas à payer de redevance au moment de la livraison. Cependant, ils seront tenus d'évaluer par eux-mêmes leur utilisation de combustible et de verser directement la redevance.

Je vois que vous voulez que j'accélère, alors je vais couper certaines parties.

Je dois mentionner que certaines personnes doivent obligatoirement s'inscrire au système, par exemple un producteur de combustible ou quelqu'un qui exploite un réseau de distribution de gaz naturel. Le projet de loi comprend beaucoup de règles d'application et d'exécution qui permettent de veiller à ce que la loi soit respectée.

Je vais m'arrêter ici pour laisser le temps à mon collègue vous expliquer le régime de tarification fondé sur le rendement.

La présidente suppléante : Monsieur Giguère, monsieur Coulombe, avez-vous quelque chose à ajouter, ou êtes-vous simplement ici pour répondre aux questions?

Philippe Giguère, gestionnaire de la politique, Gouvernance législative, Environnement et Changement climatique Canada : Je peux vous présenter un bref survol de la partie 2 du projet de loi.

[*Français*]

La partie 2 établit le système de tarification fondé sur le rendement pour la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre qui proviennent des grandes installations industrielles. L'objectif de la partie 2 est de minimiser le risque de fuite de carbone provenant des industries exposées aux échanges commerciaux tout en imposant un signal de prix qui incite les installations de ces industries à réduire leur taux d'émissions de gaz à effet de serre.

Il importe de noter que la partie 2 est principalement habilitante. Elle établit des pouvoirs et des obligations en ce qui concerne le système de tarification fondé sur le rendement, mais pour que cette partie soit mise en œuvre, il devra y avoir l'élaboration de règlements. D'ailleurs, le gouvernement a déjà entamé des consultations sur le cadre de réglementation proposé

The output-based pricing system will apply to facilities that meet three criteria. First, the facilities must be located in a province or territory where the federal system applies. Those facilities are listed in Schedule 1 of the act. Second, these facilities must also have emissions above a certain threshold, which will be established in the regulations. Finally, they must conduct activities that will also be spelled out in the regulations.

The regulated facilities are designated as covered facilities in Part 2. The output-based pricing system will complement the carbon price. In other words, the fuels used by facilities subject to the output-based system will not be subject to the carbon price set out in Part 1.

The annual emissions limit for a covered facility will be based on an emissions intensity standard for the facility's industrial activity. These standards will also be defined in the regulations. With a view to publishing emissions intensity standards in the fall of 2018, the department has also begun discussing these standards with stakeholders. For example, a standard could be established to allow emissions equivalent to one tonne of CO_2 per production unit for a specific regulated activity. In this example, a facility that conducts a regulated activity would have an annual limit of one tonne of CO_2 multiplied by the number of units produced by the facility in that specific year. This criterion will encourage facilities to be as efficient as possible in their production; in other words, they will be encouraged to reduce their emissions per unit of production.

Clause 174 of the bill requires the regulated facilities to pay compensation for emissions in excess of their annual limit. If, on the other hand, the facility's emissions fall below their annual limit, they will receive surplus credits.

Quickly, with regard to compensation, it is a key part of the system. Compensation for excess emissions can be paid in three ways. First, facilities will be able to submit the surplus credits they have earned or acquired. Second, facilities will be able to apply surplus credits from approved projects that prevent emissions or eliminate greenhouse gases in the atmosphere. Third, facilities can pay compensation as set out in Schedule 3 of the bill. As stated before, the price is $10 per tonne CO_2 equivalent in 2018, increasing in $10 increments until it reaches $50 in 2022. I think we can stop here.

pour la mise en œuvre du système fondé sur le rendement de la partie 2.

Le système de tarification fondé sur le rendement s'appliquera aux installations qui respectent trois critères. Tout d'abord, les installations doivent être situées dans une province ou un territoire où le système fédéral s'applique. Il s'agit d'installations qui sont listées à l'annexe 1 de la loi. Ensuite, il faudra que ce soient des installations qui émettent des émissions au-delà d'un certain seuil, ce qui sera établi dans les règlements. Finalement, elles doivent exécuter des activités qui seront également précisées dans les règlements.

Les installations réglementées sont désignées comme des installations assujetties dans la partie 2. Le système de tarification fondé sur le rendement servira de complément à la redevance sur les combustibles. En d'autres termes, les combustibles utilisés dans les installations assujetties au système de tarification fondé sur le rendement ne seront pas soumis à la redevance sur les combustibles de la partie 1.

La limite annuelle d'émissions pour une installation assujettie sera basée sur une norme d'intensité d'émission pour l'activité industrielle de l'installation. Ces normes seront également définies par règlement. Dans le but de publier des projets de normes d'intensité des émissions à l'automne 2018, le ministère a également commencé à engager les intervenants dans le cadre de ces normes. Par exemple, une norme pourrait être fixée de façon à permettre l'émission de l'équivalent d'une tonne de CO_2 par unité de production pour une activité réglementée particulière. Dans cet exemple, une installation qui exerce l'activité réglementée aurait une limite annuelle également à une tonne de CO_2 multipliée par le nombre d'unités produites par installation au cours de cette année donnée. Cette caractéristique fera en sorte que les installations seront incitées à être le plus efficaces possible lors de leur production; en d'autres termes, elles seront incitées à réduire leurs émissions par unité de production.

L'article 174 du projet de loi exige que les installations réglementées versent une compensation pour la partie de leurs émissions qui excède leur limite annuelle. En revanche, si les installations émettaient moins que leur limite annuelle, elles vont recevoir des crédits excédentaires.

Rapidement, au sujet de la compensation, il s'agit d'un élément clé du régime. La compensation pour les émissions excédentaires peut se faire de trois manières. Premièrement, les installations vont pouvoir soumettre des crédits excédentaires gagnés ou acquis par une installation. Deuxièmement, les installations vont pouvoir soumettre des crédits compensatoires qui proviennent de projets approuvés qui préviennent les émissions ou éliminent les gaz à effet de serre de l'atmosphère. Troisièmement, les installations pourront payer une redevance établie à l'annexe 3 du projet de loi. Comme on l'a mentionné plus tôt, ce prix est fixé à 10 $ la tonne d'équivalents de CO_2 en

[*English*]

The Acting Chair: Thank you very much. This has been a good opening and a good overview of Part 5 of Bill C-74. It's a good way to start our study of the bill.

Senator Wetston: I want to ask you about cap and trade and carbon tax. We have Ontario and Quebec in the cap-and-trade system, two of the largest provinces in the country representing a fairly significant number of issues associated with greenhouse gas, obviously.

How are you managing those systems within the context of this bill? What might happen as we move forward if, for example, the government needs to implement this legislation? How will it work in Ontario? How will it work in Quebec?

I don't need to tell you that cap and trade is the regime that has been adopted in Europe, as well as in California. I am trying to understand how this will work in Canada.

Mr. Moffet or others, perhaps you can help me with that.

Mr. Moffet: To reiterate the observation that Canada already has different pricing systems in place, we have a straight carbon tax in British Columbia and we have a system in Alberta that is very similar to the one we just described. The federal system combines a levy and an output-based pricing system, and then we have cap and trade in Ontario and Quebec.

The benchmark document I described says that we want provinces and territories to develop a pricing system. It could be any one of these pricing systems. We may see a further proliferation of different systems. We may see province X develop a tax and then province Y develop a hybrid system like the federal system. Indeed, Nova Scotia has announced that it will develop a cap-and-trade system.

We have also said that our system will not apply in any jurisdiction that has its own pricing system. As long as Ontario and Quebec retain their current cap-and-trade systems, and as long as their caps continue to decline along the trajectory they've outlined in their regulations, there will be no need for the federal system to apply.

2018 et augmente de 10 $ jusqu'à ce qu'il atteigne 50 $ en 2022. Je crois qu'on peut s'arrêter ici.

[*Traduction*]

La présidente suppléante : Merci beaucoup. C'est un bon début. Vous avez bien résumé la partie 5 du projet de loi C-74. C'est un bon début à notre étude sur le projet de loi.

Le sénateur Wetston : J'ai une question sur le système de plafonnement et d'échange et sur la taxe sur les émissions carboniques. L'Ontario et le Québec participent au système de plafonnement et d'échange. Ces provinces sont les deux plus grandes au Canada, et elles ont un nombre assez important de problèmes liés au gaz à effet de serre, évidemment.

Comment intégrez-vous ces systèmes dans le cadre du projet de loi? Que se passera-t-il dans l'avenir si le gouvernement devait décider de mettre en œuvre ce projet de loi? Comment cela fonctionnera-t-il en Ontario ou au Québec?

Je n'ai pas à vous rappeler que c'est un système de plafonnement et d'échange qui est en vigueur en Europe ainsi qu'en Californie. J'essaie de comprendre comment cela va fonctionner au Canada.

Monsieur Moffet — ou n'importe qui d'autre —, peut-être pourriez-vous m'aider à comprendre?

M. Moffet : On a déjà souligné qu'il y a différents systèmes de tarification en vigueur au Canada, par exemple la taxe directe sur les émissions carboniques, en Colombie-Britannique, et le régime en vigueur en Alberta, qui est très similaire à ce qu'on vient de décrire. Le système fédéral combine un système de redevance et un système de tarification fondé sur le rendement. En Ontario et au Québec, il y a le système de plafonnement et d'échange.

Il est indiqué, dans le document de référence que j'ai mentionné, que nous voulons que les provinces et les territoires élaborent leur propre système de tarification, par exemple l'un des systèmes que je viens de mentionner. Il y aura peut-être de nombreux systèmes différents. La province X va peut-être mettre en œuvre une taxe, alors que la province Y va mettre au point un système hybride comme le système fédéral. La Nouvelle-Écosse, par exemple, a annoncé qu'elle allait élaborer un système de plafonnement et d'échange.

Nous avons aussi précisé que notre système ne s'appliquera pas aux provinces ou aux territoires qui ont leur propre système de tarification. Tant que l'Ontario et le Québec auront leurs systèmes de plafonnement et d'échange, et tant que les plafonds vont continuer à s'abaisser conformément à la trajectoire prévue dans leur réglementation, il n'y aura aucune raison d'appliquer le système fédéral.

If, however, they stand down or eliminate their pricing system, then there would be no pricing system in that jurisdiction and the federal government would have the authority, under this act, to apply this system in that jurisdiction.

No doubt there would have to be a period under the provincial system to wind down that system because significant investments and credits will have been made available, for example, in the province of Ontario. No doubt, people who have purchased those credits will want to talk to the premier about how to get the value out of those credits.

Our job will not be to wind down the provincial system. That will be for the provincial government. Once the provincial system no longer applies, as I said, this bill will provide the federal government with the authority to step in and impose a federal pricing system.

Senator Wetston: I have a quick second question. I don't understand why the federal government didn't pick a cap-and-trade system. Ontario was out in front and Quebec was out in front. They did the deal with California. Europe has gone cap and trade. I still don't understand the justification.

I understand cost certainty versus environmental certainty. You would all agree with me that most scholars would say that a cap-and-trade system would give greater environmental certainty than the other system. It will also create better flexibility for firms in that system, rather than the pricing system which governments will impose.

I am just giving you my thoughts about what others have written about this. Maybe you might briefly tell me why they chose the carbon pricing system versus cap and trade.

Mr. Moffet: Your description of the merits of cap and trade suggested that it provides the most environmental predictability. That's correct. I would take issue with the assertion that it's the most flexible system.

An output-based pricing system provides more flexibility in terms of industrial investment and economic growth because there is no limit on total emissions. There's a limit on emissions intensity.

These are important policy trade-offs. I will not take a position as to which is better, but I just want to be clear that there are trade-offs.

Cependant, si ces provinces décident d'interrompre ou d'éliminer leur système de tarification, le gouvernement fédéral aura le pouvoir, en vertu de cette loi, puisqu'il n'y aurait pas de système de tarification dans ces provinces, d'y faire appliquer son système.

Bien sûr, le système provincial serait éliminé progressivement, compte tenu des investissements importants et des crédits en jeu, par exemple, dans la province de l'Ontario. Il va de soi que les gens qui ont acheté des crédits voudront parler au premier ministre ou à la première ministre pour savoir comment ils pourront être dédommagés pour ces crédits.

Nous ne participerons pas au démantèlement du système provincial. Ce sera au gouvernement provincial de s'en occuper. Une fois que le système provincial ne sera plus en vigueur, comme je l'ai dit, le projet de loi habilite le gouvernement fédéral à intervenir et à imposer le système de tarification fédéral.

Le sénateur Wetston : Rapidement, j'ai une deuxième question. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement fédéral n'a pas choisi un système de plafonnement et d'échange. Les provinces de l'Ontario et du Québec avaient déjà ouvert la voie. Elles l'ont fait de concert avec la Californie. L'Europe a aussi adopté ce système. Je ne comprends toujours pas le raisonnement.

Je comprends la différence entre la certitude financière et la certitude environnementale. Vous en conviendrez, la plupart des experts disent que le système de plafonnement et d'échange offre une meilleure certitude environnementale que les autres systèmes. Les entreprises auront une plus grande part de manœuvre avec ce système plutôt qu'avec le système de tarification que le gouvernement imposerait.

Je vous donne simplement mon opinion sur ce que d'autres personnes ont écrit sur le sujet. Rapidement, peut-être pourriez-vous m'expliquer pourquoi on a choisi un système de tarification du carbone plutôt qu'un système de plafonnement et d'échange?

M. Moffet : Vous dites que l'un des avantages du système de plafonnement et d'échange est qu'il offre la meilleure prévisibilité environnementale; c'est exact. Je suis toutefois moins certain qu'il s'agisse du système le plus flexible.

Un système de tarification fondé sur le rendement offre plus de flexibilité au niveau des investissements industriels et de la croissance économique, puisqu'il n'impose aucune limite à la quantité totale d'émissions. C'est plutôt l'intensité des émissions qui est limitée.

Chaque politique comprend des avantages et des inconvénients importants. Je ne veux pas dire qu'un système est meilleur qu'un autre, mais je veux qu'il soit clair que chacun a des avantages et des inconvénients.

The question is probably better answered by the minister, but one of the fundamental reasons, I think I can safely say, for not choosing a cap-and-trade system was the desire to respect the fact that provinces already had a pricing system in place and then to give further flexibility to provinces to develop their own pricing system. In the absence of knowing what the population of activities or emissions would be, it was impossible to establish a cap.

Senator Wetston: What about Europe?

Mr. Moffet: The difference is that Europe imposed one Europe wide. We said we would impose a system that only applies in jurisdictions that have not acted. Until we know where that is, we don't know how large the cap should be.

Senator Patterson: Mr. Moffet, I come from the region with the highest cost of living in the country, Nunavut. When our premier signed the pan-Canadian framework, he was told by the Prime Minister that the unique circumstances of Nunavut would be considered.

Nunavut has no roads. It has no alternative energy. I hear you say today that carbon pricing is the most efficient way to reduce emissions with the lowest cost to individual consumers by providing them with flexibility. I assume you mean flexibility to choose alternate energy instead of fossil fuels. My constituents don't have any choice.

I am gladdened to see in Part 1 that the schedule listing provinces talks about provinces and areas that would be listed. It doesn't mention territories.

Is there a special regime being developed for the territories? By the way, there was to be a joint study on the impacts of carbon pricing in Nunavut by the feds and the territorial government. To my knowledge it has not been completed and certainly has not been released.

Where are we at here? Are we an area that might be listed? What does that mean in the schedule?

Mr. Moffet: There are a number of questions there. I'll try to go through them quickly.

Legally the term province means province or territory, so the act provides authority to list a territory in the schedule by using the word province. That's a legislative term of art.

La ministre sera probablement mieux placée pour répondre à votre question, mais je crois pouvoir affirmer, sans avoir peur de me tromper, que l'une des raisons fondamentales pour lesquelles le gouvernement n'a pas choisi le système de plafonnement et d'échange était qu'il voulait respecter les provinces qui avaient déjà un système de tarification en place et donner également aux provinces qui n'en ont pas la possibilité de créer le leur. Il était impossible d'établir un plafond sans données sur ce que seraient les activités ou les émissions.

Le sénateur Wetston : Et en Europe?

M. Moffet : La différence avec l'Europe, c'est que le système s'applique au continent en entier. Nous avons dit que le système s'appliquerait seulement aux provinces et aux territoires qui n'en ont pas un. Nous ne pouvons pas établir un plafond tant que nous ne savons pas quelles provinces ou quels territoires seraient visés.

Le sénateur Patterson : Monsieur Moffet, je viens de la région où le coût de la vie est le plus élevé au pays, le Nunavut. À la signature du cadre pancanadien, le premier ministre du Canada a dit au premier ministre du Nunavut que les circonstances particulières relatives à notre territoire seraient prises en considération.

Le Nunavut n'a pas de routes. Il n'a pas d'autres sources d'énergie. Vous avez dit aujourd'hui que la tarification du carbone était la façon la plus efficiente de réduire les émissions, en assurant les coûts les plus faibles pour les consommateurs, puisque ce système leur offre de la flexibilité. Par flexibilité, j'imagine que vous voulez dire qu'ils peuvent utiliser d'autres sources d'énergie au lieu des combustibles fossiles. Cependant, mes électeurs n'ont pas ce choix.

Je suis soulagé de voir dans la partie 1 que l'annexe des provinces assujetties ne mentionne pas les territoires, seulement les provinces et les régions qui pourraient être visées.

Est-ce qu'un système particulier est en train d'être mis au point pour les territoires? En passant, le gouvernement fédéral et le gouvernement du territoire devaient mener une étude conjointe sur les impacts de la tarification du carbone au Nunavut. À ma connaissance, l'étude n'a pas été achevée, et, manifestement, n'a pas été publiée.

Où en sommes-nous à ce chapitre? Le Nunavut pourrait-il être inscrit sur la liste? Comment cela fonctionnerait-il au regard de l'annexe?

M. Moffet : Vous me posez plus d'une question. Je vais essayer d'y répondre rapidement.

Dans la loi, l'expression « province » veut dire une province ou un territoire. En conséquence, la loi prévoit qu'un territoire peut être inscrit sur la liste de l'annexe, même si c'est le mot

« province » qui est utilisé. C'est un terme technique dans le domaine législatif.

The study you referred to has been completed. We did the study jointly with the territory of Nunavut. We did three studies with each of the territories, and basically did the study jointly with the territories.

L'étude dont vous parlez a été achevée. Nous l'avons menée conjointement avec le territoire du Nunavut. Nous avons effectué trois études avec chacun des territoires, conjointement.

The Yukon government has made that study public. The Nunavut government has that study and is using it to think about pricing options. We have been in regular contact with officials in the government of Nunavut to identify considerations. Indeed, the premier of Nunavut will be meeting with various ministers and the Prime Minister this Thursday.

Le gouvernement du Yukon a rendu son étude publique. Le gouvernement du Nunavut a gardé son rapport d'étude et il l'utilise pour examiner les différentes options de tarification. Nous communiquons régulièrement avec les fonctionnaires du gouvernement du Nunavut pour faire le suivi des possibilités qui s'offrent à lui. Le premier ministre du Nunavut va même rencontrer les ministres et le premier ministre ce jeudi.

The last point was to remind members that the pan-Canadian framework included, in addition to a commitment to pricing across Canada, various measures to enable jurisdictions and households to reduce their production of greenhouse gas emissions and thereby reduce their exposure to carbon pricing.

Pour terminer, il fallait rappeler aux membres du comité que le cadre pancanadien comprenait, en plus d'un engagement à l'égard des systèmes de tarification pour l'ensemble du Canada, diverses mesures permettant aux provinces, aux territoires et aux ménages de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et de réduire par le fait même les tarifs liés au carbone qu'ils doivent payer.

Included in the pan-Canadian framework is the LCEF, the Low Carbon Economy Fund, that has earmarked funds for each jurisdiction. I apologize, but I can't remember if Nunavut has already signed its agreement or if it's in the process of signing its agreement. Basically it identified a number of ways in which it wanted to spend that money, and that arrangement has been put in place.

Le cadre pancanadien prévoit aussi l'utilisation du Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone, une réserve de fonds pour chaque province ou territoire. Vous m'excuserez, mais je ne me rappelle plus si le Nunavut a déjà signé l'entente ou si le processus se poursuit. Essentiellement, un certain nombre de façons de dépenser l'argent ont été cernées, et l'accord a été mis en place.

In addition, the pan-Canadian framework includes a suite of programs designed to help fund remote communities, including communities in the territories, to adopt renewable energy as an alternative to diesel, recognizing that no remote community in the North, at least in the short term, will ever be 100 per cent free of reliance on diesel because of the need of a backup system. Significant investments will be made over the next few years in remote communities, including in Nunavut.

En outre, le cadre pancanadien comprend une gamme de programmes conçus pour aider les collectivités éloignées, y compris les collectivités des territoires, à se pourvoir de sources d'énergie renouvelable pour remplacer le diesel. Le Cadre reconnaît ainsi qu'aucune collectivité éloignée du Nord ne pourra, du moins à court terme, se défaire complètement de sa dépendance au diesel, puisqu'elles ont besoin d'un système de secours. Au cours des prochaines années, il y aura des investissements importants dans les collectivités éloignées, y compris celles du Nunavut.

The final point I would make is that the pan-Canadian framework explicitly commits the federal government to recognizing the unique circumstances of Nunavut. That is one of the issues on the agenda for the discussion with the Prime Minister this week.

Le dernier point que j'aimerais soulever est que le gouvernement fédéral s'est engagé explicitement, dans le cadre pancanadien, à tenir compte des circonstances extraordinaires du Nunavut. C'est l'une des questions inscrites à l'ordre du jour des discussions qui se tiendront avec le premier ministre cette semaine.

Senator Patterson: Mr. Giguère, I hate these acronyms but I have to use them. I want to know how you calculate the OBS for mines.

Le sénateur Patterson : Monsieur Giguère, je déteste utiliser ce genre de sigle, mais je vais le faire. J'aimerais savoir comment vous calculez les NFR — les normes fondées sur le rendement — dans le cas des mines.

The reason I ask is that I am concerned that the OBS levels set up by federal officials are based on the output of mining companies located in southern Canada. None of them face the costly barriers of northern mines which are severely handicapped by lack of transportation infrastructure, remoteness, climate, energy and access to the North American hydro grid.

Is your OBS level set up for southern companies? Will it heavily penalize northern mines in remote locations? There are three of them in my region. We are very concerned about it.

Mr. Moffet: I can answer that question. We're at the very start of establishing the OBS. You are correct in saying that we have proposed, as a starting point for discussions, a single OBS for mining activities. We have described a conceptual starting point for all the output-based standards.

I am getting a little technical here. At 70 per cent of the national average weighted emissions intensity, an average facility would then essentially pay a price on 30 per cent of its emissions but not on 70 per cent of its emissions.

Of course, some facilities are less efficient than average and some are more efficient than average. As I say, we are at the early stages of these consultations. The explicit purpose of the consultations is to invite industry to provide us with information about the competitiveness implications of using that default starting point and thereby make a case, where appropriate, that we should move off that starting point.

I can assure you that we received sizable input from the Mining Association of Canada and from numerous mines including mines in the North. No decisions have been made about what that standard will be or whether it will be regionally differentiated.

Senator Richards: We have had the worst flooding in New Brunswick since 1972. There's almost no real industry anymore in New Brunswick. There is no eastern pipeline. A few mills are left. There is almost no heavy industry. Tell us what we should cut back on or pay for.

We're a shining example of where industry has died and investment has dried up completely. In the bigger picture, will this happen in Alberta with Kinder or in Ontario with the steel industry because of the implemented things you are putting in practice in the next few years.

Si je pose cette question, c'est parce que je crains que les NFR fixées par les fonctionnaires du gouvernement fédéral n'aient été établies à partir du rendement des sociétés minières du Sud du Canada. Ces sociétés n'ont pas à composer avec les mêmes obstacles coûteux auxquels font face les sociétés minières du Nord; en effet, le manque d'infrastructure de transport, l'éloignement, le climat, les sources d'énergie et l'accès au réseau électrique nord-américain leur causent de très graves problèmes.

Donc, vos NFR sont-elles uniquement adaptées aux sociétés du Sud du Canada? Vont-elles pénaliser lourdement les sociétés minières du Nord, dans les régions éloignées? Il y en a trois dans ma région, et cette question me préoccupe beaucoup.

M. Moffet : Je peux répondre. Nous commençons tout juste à établir les NFR. Vous avez raison de dire que, pour l'instant, nous proposons une NFR unique pour les activités minières comme point de départ des discussions. Nous voulons conceptualiser un point de départ pour l'ensemble des normes fondées sur le rendement.

Je sais que j'entre un peu dans les détails techniques ici, mais, à 70 p. 100 de la moyenne nationale d'intensité d'émission pondérée, une installation moyenne paierait, essentiellement, un tarif sur 30 p. 100 de ses émissions, pas sur les 70 p. 100 de ses émissions.

Bien sûr, il y a des installations moins efficientes que la moyenne, et d'autres plus efficientes que la moyenne. Comme je l'ai dit, nous sommes encore au début des consultations. L'objectif explicite des consultations, c'est que l'industrie nous fournisse de l'information sur l'incidence que ces points de départ pourraient avoir sur leur compétitivité et tenter de nous convaincre, le cas échéant, qu'il faudrait prendre un autre point de départ.

Je peux vous assurer que nous avons reçu énormément de rétroaction de l'Association minière du Canada ainsi que de nombreuses sociétés minières, y compris des sociétés du Nord. Nous n'avons toujours pas pris de décision quant à la norme ou quant à la possibilité qu'elle varie de région en région.

Le sénateur Richards : Le Nouveau-Brunswick est présentement aux prises avec le pire cas d'inondations depuis 1972. Il n'y a pratiquement plus de réelles industries au Nouveau-Brunswick. Le pipeline de l'Est n'existe pas. Il nous reste quelques usines, mais nous n'avons pratiquement pas d'industries lourdes. Alors, où sommes-nous censés couper? Qu'allons-nous devoir payer?

Le Nouveau-Brunswick est un exemple patent d'une province où l'industrie a disparu et où les investissements se sont entièrement taris. De façon plus générale, cela va-t-il se produire en Alberta, avec le projet de Kinder Morgan, ou en Ontario, avec l'industrie de l'acier, à cause des pratiques que vous allez mettre en œuvre au cours des prochaines années?

How devastating will it be for world-wide investment or for people coming in? Do you look at that or have a table for it? Anyone can answer.

Mr. Moffet: The study we released models the economic impacts and suggests that GDP will continue to grow at the same rate, with or without the carbon pricing system that we have described.

In addition, the Province of New Brunswick has asked for the output-based pricing we are proposing to implement under this system to be implemented in that province. It is explicitly designed to avoid adverse competitiveness impacts. We are in extensive discussions with the province, with the pulp and paper sector, with the large refinery in New Brunswick and with a couple of other industries.

We are exchanging information about the competitiveness impacts of setting the output-based standard at the proposed level. We are also discussing whether there is another more appropriate level that would continue to have the kind of incentive we want to put in place to reduce emissions while avoiding competitiveness concerns and carbon leakage which would flow from shutting down industry.

The goal is not to shut down industry. The goal is to encourage industry to become more efficient.

Senator Richards: That would be nice. An eastern pipeline might help. Most of our weather during the wintertime doesn't come from the north or the west. It comes from the south. It comes from the great industrial south, where none of these practices are now put in place.

If we're talking about a globalized environmental handicap, we're getting it from the south. We are not where all these measures will be put in place in Ontario and in Hamilton.

How are you going to rectify that? I don't think we can. It's great to say this is good for Canada, but most of our environment is shared with the United States. They don't seem to share your complete concern over all this at the moment.

Mr. Moffet: I think that's primarily a statement, but I think the government's position is that we would not be in any position to press any other country, including our neighbour to the south, to take action unless we take action ourselves.

Quel genre de conséquences désastreuses cela aura-t-il sur les investissements internationaux et les entreprises étrangères voulant faire des affaires au Canada? Avez-vous pris cela en considération? Avez-vous des discussions à ce sujet? La question est ouverte.

M. Moffet : L'étude que nous avons publiée propose des modèles des impacts économiques selon lesquels le PIB devrait continuer de croître au même rythme, que le système de tarification du carbone que nous avons décrit soit mis en œuvre ou pas.

En outre, le Nouveau-Brunswick a demandé que le système de tarification fondé sur le rendement que nous proposons de mettre en œuvre soit appliqué dans la province. Ce système a été conçu explicitement pour prévenir les effets nuisibles sur la compétitivité. Nous sommes en train de mener des discussions exhaustives avec la province, avec le secteur des pâtes et papiers et avec l'importante raffinerie du Nouveau-Brunswick ainsi qu'avec deux ou trois autres industries.

Nous échangeons de l'information à propos des impacts que la mise en œuvre d'une norme fondée sur le rendement à cette échelle pourrait avoir sur la compétitivité. Une question abordée pendant nos discussions vise à savoir s'il n'y aurait pas un autre niveau plus approprié, qui nous permettrait d'offrir le genre d'incitatifs que nous voulons mettre en place pour réduire les émissions tout en évitant les problèmes liés à la compétitivité ou au transfert des émissions de carbone qui découleraient de la fermeture d'installations.

Notre but n'est pas de faire disparaître l'industrie. Notre but est d'encourager l'industrie à être plus efficiente.

Le sénateur Richards : Ce serait effectivement bien, et peut-être qu'un oléoduc dans l'est du Canada aiderait. En hiver, dans notre province, les systèmes météorologiques ne viennent pas du nord ou de l'ouest, mais plutôt du sud. Nous avons les systèmes météorologiques du sud, une région des plus industrialisées, où ces pratiques sont inexistantes.

Nous souffrons d'un handicap environnemental à l'échelle mondiale, à cause du Sud. Nous ne sommes pas près de l'Ontario ou de Hamilton où ces mesures prendront effet.

Comment allez-vous rectifier le problème? Je doute que ce soit possible. C'est très bien de dire que ces mesures sont bonnes pour le Canada, mais il demeure que nous partageons une bonne partie notre environnement avec les États-Unis, et ils ne semblent pas partager toutes vos préoccupations à ce sujet actuellement.

M. Moffet : Ce que je vais dire est essentiellement une déclaration : je crois que la position du gouvernement, c'est que nous ne pouvons pas faire pression sur un autre pays, y compris notre voisin du Sud, pour qu'il prenne des mesures si nous ne montrons pas l'exemple.

Senator Seidman: Last week the Parliamentary Budget Officer produced a report that said the government's carbon pricing plan would cause the GDP to drop, costing Canadians $10 billion. Some estimates have been as much as $35 billion.

This differs from what you're presenting today, so what would you tell us about this kind of estimate that would obviously hurt Canadians if, as a Parliamentary Budget Officer said, it took 0.5 per cent out of the economy?

Mr. Moffet: The Parliamentary Budget Officer's estimate was based on a scenario which is completely different from both the scenario we modelled and what's actually occurring in Canada.

They based their scenario on an assumption that there would be a straight carbon tax across Canada, no output-based pricing system under the federal system, and no cap and trade in Ontario, Quebec or in Nova Scotia. They modelled the highest possible financial impact, whereas we modelled something we think is closer to what will occur. That's the main reason for the difference.

In addition, they took a scenario that had been developed by a third party organization, Ecofiscal, but the main author of that scenario just published an article in *Maclean's*repudiating the Parliamentary Budget Officer's estimate arguing that their methodology was flawed.

I don't want to cast aspersions on their model. They just made assumptions that we think do not reflect reality. The modelling may be perfectly good, but it's not a model of anything that will actually occur in Canada. We think what we modelled is closer to what will actually occur.

In conclusion, with the way we have designed the system and other provinces have designed the system, the impacts will be much lower. None of those models account for the possible economic benefits of putting in place carbon pricing in terms of innovation or ability to attract investment.

Senator Seidman: Are you saying the PBO's model was the worst possible scenario and yours is the best possible scenario, or something of that sort?

Mr. Moffet: I don't know if our ours is the best possible scenario. We tried to make ours as realistic as possible, whereas theirs, as I say, assumed that Ontario and Quebec don't have cap-and-trade systems, which they do.

La sénatrice Seidman : La semaine dernière, le directeur parlementaire du budget a publié un rapport selon lequel le plan de tarification du carbone du gouvernement aurait une incidence négative sur le PIB. Les Canadiens perdraient 10 milliards de dollars, ou, selon certaines sources, jusqu'à 35 milliards de dollars.

Ce n'est pas ce que vous nous dites aujourd'hui, alors avez-vous quelque chose à dire à propos de cette estimation selon laquelle il y aura manifestement des conséquences négatives pour les Canadiens? Comme l'a dit le directeur parlementaire du budget, cela pourrait avoir une incidence sur l'économie de l'ordre de 0,5 p. 100.

M. Moffet : L'estimation du directeur parlementaire du budget était fondée sur un scénario complètement différent des deux scénarios que nous avons utilisés pour établir notre modèle et de ce qui se passe actuellement au Canada.

Son scénario pourrait tenir pour acquis qu'on allait imposer une taxe directe sur le carbone dans l'ensemble du Canada. Il n'a pas pris en considération le système de tarification fondé sur le rendement du gouvernement fédéral, le système de plafonnement et d'échange de l'Ontario, du Québec ou de la Nouvelle-Écosse. Son modèle rend compte de l'impact financier le plus élevé possible, tandis que nous avons produit un modèle plus susceptible de refléter la réalité, selon nous. Voilà principalement ce qui explique la différence.

En outre, le scénario utilisé a été élaboré par une organisation tierce, Ecofiscal, et le principal auteur du scénario vient de publier dans *Maclean's* un article réfutant les estimations du directeur parlementaire du budget et soutenant que la méthodologie était erronée.

Ce n'est pas que je veux dénigrer son modèle. C'est que les hypothèses posées ne reflètent pas la réalité. Le modèle est peut-être parfaitement valable, mais il ne reflète absolument pas ce qui va se produire réellement au Canada. Nous croyons que notre modèle est plus près de la réalité.

En conclusion, compte tenu des systèmes que le gouvernement fédéral et les provinces ont conçus, nous croyons que les impacts seront beaucoup plus faibles. De plus, aucun de ces modèles ne prend en considération les avantages économiques éventuels de la tarification du carbone relativement à l'innovation ou à la capacité d'attirer les investisseurs.

La sénatrice Seidman : Êtes-vous en train de dire que le modèle du directeur parlementaire du budget était le pire scénario possible, et le vôtre, le meilleur scénario possible ou quelque chose du genre?

M. Moffet : Je ne sais pas si notre scénario est le pire des scénarios, mais nous avons essayé de le rendre aussi réaliste que possible, tandis que l'autre, comme je l'ai dit, n'a pas tenu

Senator Seidman: Clearly there is a discrepancy here. What about estimates being made on how much this will actually cost the average Canadian family?

You say gasoline prices will go up by about 11 cents a litre and the cost of heating a home will increase by over $200. However, overall the impact will be on all kinds of things such as the clothes we buy. This will affect all other kinds of things.

Has there been any estimate made on the part of the government of what this will cost per year for the average Canadian family?

Mr. Moffet: First of all, 80 to 85 per cent of the Canadian population is already living and purchasing in jurisdictions that have carbon pricing, so we're just adding on the margins of what is already in place in Canada.

Second, it is actually not feasible at the moment to provide an accurate estimate of the impact of what the average family in Canada will face by the full application of carbon pricing throughout Canada for a couple of reasons.

I go back to sort of where I started. The federal government has chosen to provide flexibility to the provinces to design their own system. Until they design their own system, we won't know exactly what the cost of that system will be.

Second, in any event, we also said that all revenues whether from our system or their system will stay in the jurisdiction. The impact on a household will fundamentally depend on how those revenues are spent.

Are they spent in changing taxes which will have an impact on the household? Are they given back to the household as they are in Alberta for most low-income households? Are they allocated to energy efficient subsidies as they are in Ontario, for example?

The impact depends on some decisions that have not yet been made. As those decisions are made, the government has made a commitment that it will provide more information.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Thank you for being here today. We are considering a very detailed bill for the implementation of a concept that I support, which is the introduction of carbon pricing. I need to know how it will work, though. I am referring in particular to the industries affected by trade. Your minister has clearly stated in the past that she was very sensitive to that.

compte du système de plafonnement et d'échange qui est bel et bien en vigueur en Ontario et au Québec.

La sénatrice Seidman : Il y a manifestement un écart. Y a-t-il des estimations sur ce que cela va véritablement coûter aux ménages canadiens moyens?

Vous dites que le prix de l'essence va augmenter d'environ 11 cents le litre et que le coût du chauffage d'un logement va augmenter de plus de 200 $. Cependant, l'impact global va être ressenti pour toutes sortes d'autres choses, par exemple les vêtements que nous achetons. Beaucoup d'autres choses seront touchées.

Le gouvernement a-t-il estimé de quelque façon que ce soit le coût annuel pour un ménage canadien moyen?

M. Moffet : Premièrement, de 80 à 85 p. 100 de la population canadienne vit déjà et achète des biens dans une province où il y a une tarification du carbone. Nous ne faisons qu'ajouter à ce qui est déjà en place au Canada.

Deuxièmement, il nous est impossible pour le moment de fournir une estimation exacte des impacts d'une tarification du carbone appliquée à l'ensemble du Canada sur un ménage canadien moyen, et c'est pour deux ou trois raisons.

Pour en revenir à peu près à mon point de départ, le gouvernement fédéral a choisi de laisser aux provinces la possibilité de concevoir leur propre système. Jusqu'à ce que ce soit fait, nous ne pouvons pas prévoir quels seront les coûts des systèmes.

Deuxièmement, dans tous les cas, nous avons prévu que les recettes générées par notre système ou un système provincial vont rester dans la province ou le territoire. Les impacts sur les ménages vont, essentiellement, dépendre de la façon dont cet argent sera dépensé.

La province va-t-elle utiliser ces recettes pour modifier le régime d'imposition des ménages? Va-t-elle redistribuer l'argent aux ménages à faible revenu, comme cela se fait en Alberta? Va-t-elle financer les subventions pour les projets écoénergétiques, comme en Ontario, par exemple?

Les impacts dépendent de décisions qui sont à venir. Le gouvernement s'est engagé à fournir plus d'information à mesure que les décisions sont prises.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Merci de votre présence ici aujourd'hui. Nous sommes à l'étape d'un projet de loi très détaillé qui vise l'application d'un concept que j'appuie, soit la mise en œuvre d'un prix sur le carbone. Toutefois, j'ai besoin de savoir comment cela va fonctionner. Je parle plutôt des industries exposées au commerce. Votre ministre a affirmé

Major companies in Canada compete with American companies that are not subject to carbon pricing. This unfairness must be compensated by our taxation system to ensure that it is a fair and equitable as possible. Is it Part 2 of the bill that deals with companies? There is a part that pertains to industries, but all industries, not just those that are exposed to unfair competition from products that cost less. I am trying to understand. How will the situation help companies affected by trade?

[*English*]

Mr. Moffet: The way we've designed the system, there will be no overlap between the fuel charge and the output-based pricing system, so no double pricing.

We said that the output-based pricing system would apply to industries that meet a certain emissions threshold. We have a discussion paper that is being talked about with industry that proposes a threshold.

We've also proposed that smaller facilities can opt into the system. We have not required that smaller facilities be part of the system. We thought about that because we know that small businesses compete as well as large businesses.

The participation in the output-based pricing system relieves a facility of exposure to carbon pricing. On the other hand, it will require significant monitoring and reporting so that by the end of year we will know what was produced, what were the emissions, and do you owe or do we owe you.

The charge system is simply that the facility doesn't pay anything. The supplier of the fuel pays the charge and then just includes that price in the price they charge for fuel, so there is no administrative burden on the small facility.

[*Translation*]

Senator Massicotte: So if I understand correctly, you lump all the industries together. You use the industry average to say that 70 per cent of CO_2 is not taxed, but the other 30 per cent is subject to carbon pricing. You lump them all together. All industries are equal, not just those exposed to competitors from the U.S. who are not subject to carbon pricing.

clairement par le passé qu'elle était très sensible à cela. Des entreprises importantes au Canada font concurrence à des entreprises américaines qui n'ont pas de taxe sur le carbone. Il y a une injustice qu'on doit compenser dans notre système de taxation pour s'assurer, autant que possible, que c'est juste et équitable. Est-ce la partie 2 du projet de loi qui traite des entreprises? Il y a une partie qui traite des industries, mais de toutes les industries, non pas seulement celles qui sont exposées à la concurrence déloyale des produits qui coûtent moins cher. J'essaie de comprendre. De quelle façon la situation aide-t-elle les industries exposées au commerce?

[*Traduction*]

M. Moffet : Nous avons conçu le système de façon à ce qu'il n'y ait aucun chevauchement entre le régime de redevance sur les combustibles et le système de tarification fondé sur le rendement. Il n'y aura pas de double tarification.

Comme nous l'avons dit, le système de tarification fondé sur le rendement va s'appliquer aux industries dont les émissions atteignent un certain seuil. Nous avons élaboré un document de discussion, présentement à l'étude avec le secteur, dans lequel nous proposons un seuil.

Une autre chose que nous avons proposée est de rendre l'adhésion au système volontaire pour les petites installations. Nous n'exigeons pas que les petites installations y soient assujetties. C'est quelque chose que nous avons pris en considération, parce que nous savons que les petites entreprises doivent être compétitives, au même titre que les grandes entreprises.

Si une installation adhère au système de tarification fondée sur le rendement, elle n'a plus à se soucier de la tarification du carbone. Par contre, elle devra surveiller ses émissions de près et nous rendre des comptes afin que nous sachions, à la fin de l'année, combien d'émissions ont été produites et qui doit de l'argent à qui.

Avec le régime de redevance, l'installation ne paie tout simplement rien. C'est le distributeur qui doit payer, et il lui suffit d'inclure le coût de la redevance à ce qu'il demande pour le combustible; alors il n'y a aucun fardeau administratif pour les petites installations.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Si je comprends bien, vous mettez toutes les industries dans le même panier. Vous prenez la moyenne de l'industrie pour dire qu'il y a 70 p. 100 de CO_2, donc on ne le taxe pas, mais pour l'autre 30 p. 100, on impose un prix sur le carbone. Vous les mettez toutes ensemble. Toutes les industries sont égales, et pas seulement celles qui sont exposées aux concurrents américains qui n'ont pas à payer de prix sur le carbone.

[*English*]

Mr. Moffet: The starting point for thinking about the system was: How do we identify facilities that are actually trade exposed? How do we avoid a situation where we are not providing the benefit to a facility that does compete?

There are a couple of jurisdictions that have developed some pretty complicated criteria. We met with leading economists in those jurisdictions. Essentially, there are no criteria that we can develop and implement in a transparent way to guarantee that we could, in a fairly rapid and transparent way, identify and apply the output-based pricing system only to facilities that are significantly competitively exposed.

We took the criteria that California and Alberta are using and classified Canadian industry against those criteria. Then we looked at the simple threshold approach we are using and developed a Venn diagram, and there is almost a perfect overlap.

If we used a large threshold of about 50 kilotonnes, we were satisfied we were getting most of the competitively exposed industries as long as we excluded facilities that we know are not competing like large hospitals and waste sites. The regulations will explicitly exclude them.

Senator Mockler: I live as next door neighbour a thousand feet from the U.S. I can assure you I know where Canadians will go to tank their vehicles. I also know the lineup almost comes directly to our side.

Senator Massicotte: Because they can save money. That is why.

Senator Mockler: What you are asking parliamentarians to consider and vote for, is it revenue neutral or is it a revenue generator for governments?

Mr. Moffet: This federal system will be subject to requirements in the law to return all direct revenue to the jurisdiction from which the revenue was generated.

The federal government will not see any revenue from the system. It's not being introduced for the purpose of raising revenue or spending revenue on the part of the federal government.

Senator Mockler: Does the federal government have the constitutional authority to impose what we call the backstop, and I know you know what the backstop is, on provinces or territories that do not meet the federal standard?

[*Traduction*]

M. Moffet : Lorsque nous avons commencé à réfléchir à un système, nous nous sommes d'abord demandé ceci : comment pouvons-nous déterminer quelles entreprises sont exposées à la concurrence? Comment pouvons-nous éviter une situation où nous n'avantageons pas une installation compétitive?

Deux ou trois administrations ont mis au point des critères plutôt compliqués. Nous avons rencontré d'éminents économistes de ces administrations. En résumé, il n'y a aucun critère que nous pourrions élaborer ou mettre en œuvre de façon transparente qui nous permettrait de déterminer rapidement et de façon transparente quelles sont les installations qui sont très exposées à la concurrence et pour lesquelles on devrait appliquer le système de tarification fondé sur le rendement.

Nous avons repris des critères existant en Californie et en Alberta et les avons utilisés pour catégoriser les installations canadiennes. Ensuite, nous avons élaboré un diagramme de Venn à partir de l'approche axée sur un seuil unique que nous utilisions, et avons constaté que la correspondance était presque parfaite.

Nous sommes convaincus qu'un seuil élevé d'environ 50 kilotonnes nous permet d'englober la plupart des installations exposées à la concurrence. Nous devons quand même exclure les installations qui ne font pas concurrence, comme les gros hôpitaux et les décharges. Elles seront explicitement exclues dans la réglementation.

Le sénateur Mockler : Je vis à environ 300 mètres des États-Unis, et je peux vous dire que je n'ai aucun doute quant à l'endroit où les Canadiens vont choisir de faire le plein d'essence. Je sais aussi que les gens dans la file d'attente viennent surtout de notre côté.

Le sénateur Massicotte : C'est parce qu'ils peuvent économiser. Voilà pourquoi.

Le sénateur Mockler : J'aimerais savoir si ce que vous demandez aux parlementaires d'examiner et de mettre aux voix générera des recettes pour le gouvernement ou si cela sera sans incidence.

M. Moffet : Selon les exigences prévues dans la loi, les recettes générées directement par le système fédéral seront remises aux provinces d'où elles viennent.

Le gouvernement fédéral ne tirera pas un sou de ce système. Nous ne le mettrons pas en œuvre afin de générer des recettes ou de financer d'autres projets gouvernementaux.

Le sénateur Mockler : Le gouvernement fédéral dispose-t-il de l'autorité constitutionnelle d'imposer ce qu'on appelle un filet de sécurité — et je sais que vous savez ce que c'est — aux

Mr. Moffet: The government is confident that it has full legal authority to develop this law and to implement it in any jurisdiction in Canada.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Thank you, gentlemen. Senator Seidman asked whether you have considered the cost per capita or cost per household. You said it is not possible to give the cost per family because the impact will vary depending on what the provinces choose. In the case of Saskatchewan, which is challenging the constitutionality of the legislation, have you been able to extrapolate the costs for that province or, theoretically, is it clear that the bill will apply directly?

[*English*]

Mr. Moffet: Until now, we have done three types of analyses. One is the set of studies that we did with the three territories, where we worked with them to estimate the impacts of carbon pricing in those territories.

As I explained, we did those studies for the territorial governments. Essentially, we were acting as consultants and providing our modelling expertise on the part of Environment Canada and Finance Canada.

We also worked with all of the other non-pricing provinces to provide whatever modelling they asked us to provide to help them make decisions about carbon pricing. That analysis has ranged widely, depending on the request made by the province. That information was done on behalf of the provincial government.

We are interacting with officials in the government of Saskatchewan and are sharing information. Also, as I explained in another committee this morning, we have also done some scenarios and some modelling, some of which was reported in the document that we released yesterday about the overall impact of carbon pricing.

Until an individual province decides exactly what it will do or wants us to do and how it will use the revenue, then we are unable to provide a precise estimate of the impact on households.

[*Translation*]

Senator Dupuis: I have a supplementary question. There are over 600 Indian reserves in Canada. Are they included in your calculations? Do they fall under provincial jurisdiction or are provinces et aux territoires qui ne répondent pas à la norme fédérale?

M. Moffet : Le gouvernement est convaincu qu'il a l'entière autorité en vertu de la loi d'élaborer ce genre de loi et de la mettre en œuvre dans n'importe quelle administration du Canada.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Merci, messieurs. La sénatrice Seidman vous a demandé si vous aviez examiné la question du coût par citoyen ou par ménage. Vous avez répondu que ce n'est pas possible de donner le coût par famille, parce que l'impact variera selon le choix des provinces. Dans le cas de la Saskatchewan, qui conteste la constitutionnalité de la loi, avez-vous été en mesure de travailler à une espèce d'extrapolation des coûts pour cette province ou si, théoriquement, il est clair que le projet de loi s'appliquera directement?

[*Traduction*]

M. Moffet : Jusqu'à présent, nous avons mené trois types d'analyses. Nous avons mené un ensemble d'études conjointement avec les trois territoires afin d'estimer les impacts de la tarification du carbone sur les territoires.

Comme je l'ai expliqué, nous avons mené ces études pour les gouvernements territoriaux. Essentiellement, nous jouions le rôle de conseillers et leur avons donné accès à l'expertise en modélisation d'Environnement Canada et de Finances Canada.

Nous avons aussi travaillé avec toutes les autres provinces qui n'ont pas de système de tarification et nous leur avons fourni le genre de modèle qu'elles nous avaient demandé afin de les aider à prendre des décisions à propos de la tarification du carbone. Nous avons mené toute une gamme d'analyses, en fonction des demandes de la province, et nous avons produit de l'information pour le compte des gouvernements provinciaux.

Nous sommes en communication avec les représentants du gouvernement de la Saskatchewan pour leur fournir cette information. Aussi, comme je l'ai expliqué devant un autre comité ce matin, nous avons élaboré quelques scénarios et quelques modèles, dont vous pouvez trouver des exemples dans le document publié hier à propos des impacts globaux de la tarification du carbone.

Jusqu'à ce qu'une province décide de ce qu'elle va faire exactement ou de ce qu'elle veut que nous fassions ou de la façon dont elle compte utiliser les recettes, nous ne pourrons pas estimer précisément l'impact sur les ménages.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : J'ai une question complémentaire. Il y a plus de 600 réserves indiennes au Canada. Est-ce que cela entre dans vos calculs? Est-ce qu'elles relèvent des compétences

they covered by a provincial system such as Ontario's or Quebec's?

[*English*]

Mr. Moffet: I will start. Maybe my colleagues can elaborate.

The four existing pricing systems take different approaches. The two systems out west in British Columbia and Alberta that impose a direct charge don't apply the charge on First Nations land or to card-carrying, I think the term is, First Nations because by law they can't. There may have been another policy reason not to do so but legally they can't, so it wasn't even an option.

The cap-and-trade systems in Ontario and Quebec don't impose a direct price on individuals. Instead, they impose a price further upstream and then that price gets filtered down in the price of commodities. The issue of whether or not the price is imposed directly on First Nations doesn't arise in those jurisdictions and they have not made any exemptions.

I will turn it over to my colleagues to describe how our system will work.

[*Translation*]

Mr. Mercille: As I said before, the carbon price will primarily be paid by distributors and wholesalers. That is when the carbon price is paid and absorbed into the price of their products.

[*English*]

The Acting Chair: We have three people on the second round and five minutes left, so judge yourselves accordingly.

Our panel is leaving here and going to the Agriculture Committee, so time is important and we should try to stick to it.

Senator Wetston: I need to follow up on the line of questioning that a number have pursued here on the charges.

If you had a cap-and-trade system versus what we have here, and you have clauses 40 and 41 dealing with the charges to fuel and combustible waste, is it your suggestion that regardless of which method you use consumers will pay anyway?

provinciales ou est-ce qu'elles sont prises en charge par un système provincial comme l'Ontario ou le Québec?

[*Traduction*]

M. Moffet : Je vais commencer. Mes collègues pourront peut-être vous donner plus de détails.

Les quatre systèmes de tarification en place utilisent des approches différentes. Les deux systèmes de l'Ouest, en Colombie-Britannique et en Alberta, qui imposent une redevance directe n'appliquent pas la redevance sur les terres des Premières Nations ou aux titulaires de carte de Première Nation, je crois que c'est le terme, car ce n'est pas possible au titre de la loi. Il y a peut-être une autre raison de ne pas le faire tenant à la politique, mais on ne peut pas le faire en vertu de la loi, ce n'était donc pas une option.

Les systèmes de plafonnement et d'échange des droits d'émissions en Ontario et au Québec n'imposent pas de prix direct aux particuliers. Au lieu de cela, un prix est imposé en amont, puis intégré dans le prix des produits. La question de savoir si le prix est imposé directement ou non aux Premières Nations ne se pose pas dans ces administrations, et aucune exemption n'a été convenue.

Je vais laisser la parole à mes collègues pour qu'ils décrivent le fonctionnement de notre système.

[*Français*]

M. Mercille : Comme je l'ai mentionné précédemment, la redevance sur les combustibles sera principalement payée par des distributeurs et des grossistes. C'est à ce moment-là que la redevance est payée et transmise dans le prix de leurs produits.

[*Traduction*]

La présidente suppléante : Nous avons trois personnes à entendre pour la deuxième série de questions et il reste cinq minutes, donc minutez votre intervention en conséquence.

Notre groupe de témoins s'en va rejoindre le Comité de l'agriculture, alors il est important de respecter le temps imparti.

Le sénateur Wetston : Je veux revenir sur la question que beaucoup ont abordée au sujet des redevances.

Si on adopte un système de plafonnement et d'échange des droits d'émissions plutôt que celui que nous avons déjà, et que les articles 40 et 41 qui portent sur les redevances relatives aux combustibles et aux déchets combustibles sont en vigueur, êtes-vous en train de dire que, peu importe la méthode qu'on utilise, les consommateurs vont payer de toute manière?

Mr. Mercille: One type of fuel is essentially waste that is comprised of tires and shingles. When this is burned it produces emissions, and Part 1 of the legislation basically puts a price on those emissions.

Depending on where those tires and shingles were burned by an output-based pricing system facility, they would be priced under the Part 2 system that was explained before.

Mr. Moffet: If I may, in both cases whoever pays the price and whatever price they pay there are no limitations in the act in terms of their ability to pass that cost on to the final consumer. That is the way we assume the system will work.

It is in that way that the price will be disseminated throughout the economy, while we only impose the actual registration and payment obligations on as few entities as possible for administrative simplicity.

Senator Seidman: Of the provinces and territories that have already indicated their carbon pricing plans, which ones meet the standards of the federally administered carbon pricing system?

Mr. Moffet: The four provinces with existing systems are in place. As long as those systems remain unchanged, they meet the benchmark.

While many of the other provinces have been in touch with officials, and while some of them have made public announcements about their intentions, none have made a formal statement about the final design of their systems. I want to be cautious about saying they will or won't or do or don't align.

Senator Seidman: As far as you know right now, there are four provinces with current systems that align with the federal government's plans. Is that what you are saying?

Mr. Moffet: Those four do, right.

Senator Massicotte: I want to understand how you do the policing. You even have different temperatures. How do you know people report X number of litres? How do you make sure that people pay the tax or pay the carbon price they are supposed to pay?

Mr. Moffet: There are two different systems. On the output-based pricing system we will require reporting and third party verification of the reporting. We will have authority to monitor and enforce, but we will be relying primarily on third party verification by accredited verifiers who will be independent of the facility that is reporting. We will be building on the existing system that CRA uses for enforcing the charge.

M. Mercille : L'un des types de combustible est un déchet composé essentiellement de pneus et de bardeaux. Lorsque ces matières sont brûlées, elles produisent des émissions, et la partie 1 du projet de loi fixe le prix de ces émissions.

Si ces pneus et ces bardeaux ont été brûlés dans une installation participant au système de tarification fondé sur le rendement, le prix sera fixé en vertu du système, prévu à la partie 2, qui a été expliqué plus tôt.

M. Moffet : Si je puis me le permettre, dans les deux cas, peu importe qui paie le prix et peu importe le prix payé, le projet de loi ne prévoit aucune restriction quant à la capacité de refiler la facture au consommateur final. Nous présumons que c'est ainsi que fonctionnera le système.

C'est de cette manière que le prix sera distribué dans l'économie, alors que nous imposons les obligations réelles en matière d'inscription et de paiement au moins d'entités possible à des fins de simplicité administrative.

La sénatrice Seidman : Parmi les provinces et les territoires qui ont déjà fait part de leur plan de tarification du carbone, quels sont ceux qui respectent les normes du système de tarification du carbone administré par le gouvernement fédéral?

M. Moffet : Les quatre provinces où les systèmes actuels sont en place. Dans la mesure où ces systèmes ne changent pas, ils respectent le modèle.

Même si de nombreuses autres provinces ont communiqué avec les fonctionnaires et que certaines d'entre elles ont annoncé publiquement leurs intentions, aucune d'elles n'a fait de déclaration officielle quant à la conception finale de leurs systèmes. Je reste donc prudent pour ce qui est de me prononcer sur leur conformité actuelle ou future.

La sénatrice Seidman : D'après ce que vous savez à l'heure actuelle, il y a quatre provinces dont les systèmes en place sont conformes aux plans du gouvernement fédéral. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Moffet : Ces quatre provinces sont conformes, en effet.

Le sénateur Massicotte : J'aimerais comprendre de quelle manière vous contrôlez la situation. Il y a des différences en ce qui concerne la température. Comment pouvez-vous savoir qu'une personne a déclaré un nombre de litres donné? Comment vous assurez-vous que les gens paient la taxe sur le carbone qu'ils sont censés payer?

M. Moffet : Il existe deux systèmes différents. Au titre du système de tarification fondé sur le rendement, nous exigerons la production d'un rapport et la vérification du rapport par un tiers. Nous aurons le pouvoir d'assurer la surveillance et d'appliquer la loi, mais nous nous appuierons essentiellement sur la vérification par un tiers réalisée par des vérificateurs accrédités indépendants

Mr. Mercille: In respect of the fuel charge, it is like many other statutes administered by the CRA. Essentially, it is a system of self-assessment by those fuel producers. CRA is provided all the modern tools to audit and verify compliance with the legislation that exists under other acts that CRA administers.

Senator Massicotte: You can measure how much is consumed after the fact.

Mr. Mercille: Criteria are used. The main place where the fuel will be subjected to the fuel charge is at the time of delivery. When a large producer of fuel delivers to another person who is not entitled to present an exemption certificate, the records about delivery for those companies are easy to audit because they will be attached to the payments. CRA is good at tracking payments.

The other thing is about the fuel use. That may be a bit different but it is not different from the gas tax. If someone produces fuel and consumes it, they will be subjected to the gas tax.

Senator Patterson: You've made this sound very complex to me, but I have a very simple question.

If we buy fuel products in Nunavut from other provinces where a carbon price is already built into the cost of the fuel, will we have to pay the carbon price again for the fuel delivered to the North?

Gervais Coulombe, Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch, Department of Finance Canada: Usually, under the existing provincial systems, fuel products that are exported out of the province, that are removed from the province and delivered to the North, are not subject to the provincial government pricing schemes for the simple reason that there are no associated emissions with the burning of that fuel happening in the province of origin.

The system that we are putting in place will ensure that the price will apply in the province of destination and the revenues will be returned to that province of destination for recycling measures as explained by my colleagues. That is the shortcut.

There may be minor exceptions to what I said. The details would require the review of individual regimes, but for bulk shipments or deliveries of fuel like the ones probably heading to Nunavut, I am not aware of duplication of the Quebec or the Ontario cap-and-trade systems.

de l'installation qui produit le rapport. Nous nous fonderons sur le système existant qu'utilise l'ARC pour imposer la redevance.

M. Mercille : En ce qui a trait à la redevance sur les combustibles, c'est un peu comme de nombreuses autres lois administrées par l'ARC. Essentiellement, il s'agit d'un système d'autoévaluation par ces producteurs de combustibles. L'ARC dispose de tous les outils modernes pour vérifier la conformité avec les dispositions législatives qui existent en vertu d'autres lois administrées par l'ARC.

Le sénateur Massicotte : Vous pouvez mesurer la consommation après coup.

M. Mercille : On utilise des critères. C'est principalement au moment de la livraison que le combustible est assujetti à la redevance. Lorsqu'un grand producteur de combustible en fait la livraison à une autre personne qui n'est pas autorisée à présenter un certificat d'exemption, il est facile de vérifier les dossiers concernant la livraison pour ces entreprises, puisqu'ils sont joints aux paiements. L'ARC est douée pour suivre des paiements.

L'autre aspect, c'est l'utilisation du combustible. C'est peut-être un peu différent, mais le fonctionnement est le même que pour la taxe sur l'essence. Si une personne produit des combustibles et en consomme, elle sera assujettie à la taxe sur l'essence.

Le sénateur Patterson : D'après ce que vous dites, cela me semble très complexe, mais j'ai une question très simple à poser.

Si nous achetons des produits de combustible au Nunavut d'une autre province où le prix du carbone est déjà intégré au coût du combustible, devrons-nous payer de nouveau le prix du carbone pour le combustible livré dans le Nord?

Gervais Coulombe, directeur, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances Canada : Habituellement, en vertu des systèmes provinciaux existants, les produits de combustible qui sont exportés à l'extérieur de la province, qui sont retirés de la province et livrés dans le Nord, ne sont pas assujettis aux systèmes de tarification du gouvernement provincial, pour la simple raison qu'il n'y a aucune émission associée à l'utilisation du combustible dans la province d'origine.

Le système que nous sommes en train de mettre en place permettra de nous assurer que le prix s'appliquera dans la province de destination et que les revenus retourneront à cette province de destination pour les mesures de recyclage, comme l'ont expliqué mes collègues. Il s'agit là d'une simplification.

Il pourrait y avoir de petites exceptions à ce que j'ai dit. Il faudrait examiner chacun des régimes pour obtenir les renseignements détaillés, mais en ce qui concerne le transport en vrac ou les livraisons de combustible comme ceux qui vont en direction du Nunavut, je ne suis au courant d'aucun

The Acting Chair: Thank you very much to the panel for starting off our hearing. Good luck at your next hearing this evening.

Thank you very much to the senators.

Welcome to the second portion of this meeting. From the Canadian Fuels Association, we welcome Peter Boag, President and Chief Executive Officer, and Lisa Stilborn, Vice President, Ontario Division.

Mr. Boag will speak and then both panellists will answer the questions. Go ahead, Mr. Boag.

Peter Boag, President and Chief Executive Officer, Canadian Fuels Association: Certainly I see some familiar faces. This has been a process over several years now where we have been engaged on this file, including some time spent in Sarnia which a number of you able to visit last year.

We very much appreciate the opportunity to appear once again before you, in particular as you examine Part 5 of Bill C-74, which deals with the proposed federal carbon pricing backstop as well as the fuel levy.

For those who aren't aware of who we are, we represent the industry that produces, distributes and markets petroleum products in Canada. That is nearly 95 per cent of the transportation fuels that keep people and goods moving in the country. We also produce asphalt, heating fuels and feedstocks for the petrochemical sector.

In short, our products support every sector of our economy and our members are recognized as elements of Canada's critical energy infrastructure. While the fuel mix is changing reputable forecasts, including our own National Energy Board, show that demand for our products will remain relatively constant until at least 2040.

Going back to the legislation, in particular the federal carbon pricing backstop component, we support well-designed carbon pricing mechanisms. We have a long history of working collaboratively with provincial governments, and now the federal government, on designing these systems. In all of our discussions, we have reinforced the following four points.

Our first point is to ensure a level playing field with competing jurisdictions. Our sector is an industrial sector. It is energy intensive and it is trade exposed. Our main competitors, essentially refineries in the U.S. especially along the U.S. Gulf

chevauchement par rapport aux systèmes de plafonnement et d'échange des droits d'émissions du Québec ou de l'Ontario.

La présidente suppléante : Je remercie grandement les témoins d'avoir amorcé notre séance. Bonne chance pour votre prochaine séance ce soir.

Je remercie les sénateurs et les sénatrices.

Bienvenue à cette deuxième partie de la séance. Nous accueillons Peter Boag, président et chef de la direction, et Lisa Stilborn, vice-présidente de la division de l'Ontario de l'Association canadienne des carburants.

M. Boag prendra la parole, puis les deux témoins répondront aux questions. Allez-y, monsieur Boag.

Peter Boag, président et chef de la direction, Association canadienne des carburants : Chose certaine, je reconnais certains visages familiers. Nous travaillons sur ce dossier depuis plusieurs années maintenant. On a passé du temps à Sarnia, que certains d'entre nous ont pu visiter l'année dernière.

Nous apprécions cette occasion de comparaître de nouveau devant votre comité, surtout dans le cadre de votre étude de la partie 5 du projet de loi C-74, qui traite du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone, ainsi que des redevances sur le carburant.

Pour ceux qui ne nous connaissent pas, nous représentons l'industrie qui produit, distribue et met en marché des produits pétroliers au Canada. Il s'agit de près de 95 p. 100 des carburants de transport qui permettent le déplacement des biens et des personnes au pays. Nous produisons également de l'asphalte, du mazout domestique et des charges d'alimentation pour le secteur de la pétrochimie.

En bref, nos produits appuient tous les secteurs de notre économie, et nos membres sont reconnus comme des éléments de l'infrastructure énergétique critique du Canada. Bien que l'offre de carburants soit en évolution, des prévisions dignes de confiance, dont celles de notre propre Office national de l'énergie, montrent que la demande de nos produits demeurera relativement constante au moins jusqu'en 2040.

Pour revenir au projet de loi, particulièrement en ce qui concerne le filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone, nous soutenons des mécanismes de tarification du carbone bien conçus et nous avons de longs antécédents de collaboration avec les gouvernements provinciaux, et maintenant avec le gouvernement fédéral, pour la mise au point de tels systèmes. Dans toutes nos discussions, nous avons insisté sur les quatre points suivants.

Premièrement, il faut établir des règles du jeu équitables entre les territoires en concurrence. Notre secteur est un secteur industriel à forte intensité d'énergie et exposé à la concurrence étrangère. Nos principaux compétiteurs — des raffineries

Coast, don't face any carbon costs at this time. Failure to fully protect facilities from trade exposure will erode their competitiveness, make them vulnerable to closure and make Canadians increasingly reliant on imported fuel.

This is a classic case of carbon leakage that will lead to the erosion of the direct economic benefits, GDP and jobs from the refining sector. It will undermine the security of fuel supply and will create some risk of fuel disruptions. It will put upward pressure on fuel costs. In the end, it will only divert emissions from closed Canadian refineries to refineries elsewhere, doing nothing to reduce global emissions. This outcome would be a significant policy failure for Canada.

Our second point is to set realistic targets. The current federal output-based pricing system, as has been presented by Environment and Climate Change Canada, calls for all industrial sectors to reduce to 70 per cent of their industry average or else pay the carbon price. From our sector, no refinery in the world can come close to meeting that reduction target.

We have done extensive benchmarking of our global peers, particularly in the developed world through the OECD. We are urging the government, in its consultations, to set targets that are realistic and reductions that are paced and staged over time to make them achievable.

Our third point is the need to work to align stringency with existing carbon pricing regimes in Canada. We heard from the previous witnesses about a number of different systems that are already in place in Canada.

Regarding carbon costs for refineries in jurisdictions that might be covered under the federal backstop, where there is no current system or governments have no intent to introduce their own system provincially, we need to ensure that there is some degree of alignment and consistency that reflects the dynamics of the fuel markets across Canada so that we don't end up with interjurisdictional distortions within our own country. Competitiveness between provinces needs to be protected, not just competitiveness with our neighbours south of the border or elsewhere.

américaines, particulièrement le long de la côte du golfe du Mexique — ne se voient pas imposer des coûts associés à la production de carbone à l'heure actuelle. L'absence d'une protection intégrale des installations contre l'exposition à la concurrence étrangère nuira à leur compétitivité, les rendra vulnérables à des fermetures et fera augmenter la dépendance des Canadiens à l'égard des importations de carburant.

C'est un cas classique de fuite du carbone qui mènera à l'érosion des retombées économiques directes, du PIB et des emplois du secteur du raffinage. Cela minera la sécurité de l'approvisionnement en carburant et engendrera des risques d'interruptions de l'approvisionnement en carburant. Il y aura des pressions à la hausse sur le coût des carburants. En fin de compte, cela ne fera que provoquer un transfert des émissions de raffineries canadiennes fermées vers des raffineries à l'étranger, ce qui ne contribuera en rien à réduire les émissions mondiales. Un tel résultat représenterait un échec politique important pour le Canada.

Deuxièmement, il faut établir des objectifs réalistes. L'actuel système fédéral de tarification fondé sur le rendement, mis en place par Environnement et Changement climatique Canada, exige que tous les secteurs industriels réalisent une réduction à 70 p. 100 de la moyenne industrielle sous peine de devoir payer une taxe sur le carbone. Dans notre secteur, aucune raffinerie au monde ne peut s'approcher d'un tel résultat.

Nous avons réalisé des analyses comparatives approfondies par rapport à nos pairs mondiaux, particulièrement dans les pays développés, par l'intermédiaire de l'OCDE. Nous implorons le gouvernement, dans le cadre de ses consultations, d'établir des objectifs réalistes et des mesures de réduction progressives et échelonnées.

Troisièmement, il faut harmoniser la rigueur des exigences avec les régimes de tarification du carbone qui existent actuellement au Canada. Nous avons entendu les témoins précédents parler d'un certain nombre de systèmes différents déjà en place au Canada.

En ce qui concerne les coûts du carbone pour les raffineries dans les territoires qui pourraient être soumis au filet de sécurité fédéral, où il n'y a pas de système à l'heure actuelle ou dans lesquels les gouvernements n'ont pas l'intention de mettre en place leur propre système à l'échelle provinciale, nous devons nous assurer qu'il existe une certaine forme d'harmonisation et de cohérence qui reflète le dynamisme du marché du carburant au Canada afin qu'il n'y ait pas de distorsion intergouvernementale dans notre propre pays. Il faut protéger la compétitivité entre les provinces, et pas seulement celles que nous entretenons avec nos voisins du Sud ou des administrations étrangères.

Our fourth point is that we need to recognize that the carbon pricing regime as foreseen by the federal carbon backstop is not the only climate policy being established and put in place by the provinces or the federal government.

We need to account for the cumulative impacts of other climate policies, for example the proposed federal clean fuel standard, when considering the impacts of carbon policy in Canada. Our view is the government should make a comprehensive, transparent review of the cumulative impacts of these two policies on industry competitiveness, cost to consumers and the overall health of the economy.

We distributed in advance of this meeting some materials that explain some of these concepts and issues in more detail. With that, I will leave it to questions. Thank you.

Senator Mockler: You said it so well when you spoke about competitiveness. If we look at the Canadian capacity for refining products and what has happened with the new President of the United States and what he believes climate change is all about, can you give us your best snapshot of what could happen or will happen to the competitiveness that will be eroded in the provinces and territories vis-à-vis the U.S.?

Mr. Boag: Right now Canada is self-sufficient on an overall basis for its petroleum fuel needs. The total refinery capacity in Canada exceeds our domestic consumption.

At present, we are a net exporter to the United States of petroleum products. It differs regionally, seasonally and by product, but on an overall basis we refine in Canada today more than we consume and that excess is exported on a net basis principally to the U.S. We compete for our own domestic market as well as the export markets in the U.S. with U.S. refineries.

The costs that are imposed on Canadian refineries but are not imposed on our counterparts in the U.S. create competitive challenges and distortions. That is not to say we shouldn't proceed necessarily with carbon price in Canada, but it is about the stringency that regulations ask for, the pace with which that continues forward, and the price assigned to a tonne of carbon.

The rationale behind carbon pricing is that it gives flexibility to decide that it's less costly for me to reduce emissions given my circumstances or that with a set carbon price it's better for me to buy permits because there is some other place that can reduce those emissions at less cost. It really is about driving

Quatrièmement, nous devons reconnaître que le système de tarification du carbone, comme le prévoit le filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone, n'est pas la seule politique climatique établie et mise en place par les provinces ou le gouvernement fédéral.

Au moment d'examiner les répercussions des politiques de tarification du carbone au Canada, nous devons tenir compte des effets cumulatifs d'autres politiques climatiques, comme la norme fédérale proposée sur les combustibles propres. Nous pensons que le gouvernement devrait entreprendre une évaluation complète et transparente des effets cumulatifs de ces deux politiques sur la compétitivité de l'industrie, les coûts pour les consommateurs et l'état général de l'économie.

Avant la séance, nous avons distribué certains documents qui expliquent certains de ces concepts et de ces enjeux plus en détail. Maintenant, je suis disposé à répondre à vos questions. Merci.

Le sénateur Mockler : Vous avez très bien dit les choses lorsque vous avez parlé de la compétitivité. Si nous regardons la capacité du Canada à raffiner les produits ainsi que ce qui se passe avec le nouveau président des États-Unis et ce qu'il pense du changement climatique, pouvez-vous nous donner un aperçu de ce qui pourrait se produire ou de ce qui se produira avec la compétitivité qui s'érodera dans les provinces et les territoires à l'égard des États-Unis?

M. Boag : Actuellement, le Canada est autosuffisant en général pour ce qui est de ses besoins en matière de carburant pétrolier. Le total de la capacité de raffinage au Canada dépasse notre consommation intérieure.

À l'heure actuelle, nous sommes un pays exportateur net de produits pétroliers pour les États-Unis. Cela diffère selon la région, la saison et le produit, mais, en général, nous raffinons plus de pétrole au Canada aujourd'hui que nous en consommons, et le surplus est exporté sur une base nette principalement aux États-Unis. Nous sommes en concurrence dans notre propre marché intérieur ainsi qu'avec les raffineries américaines dans les marchés d'exportation des États-Unis.

Les coûts imposés aux raffineries canadiennes, mais qui ne le sont pas à nos homologues américains, créent des défis et des distorsions en matière de concurrence. Cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas établir la tarification du carbone au Canada, mais cela revient à la rigueur que la réglementation exige, à l'échelonnement qui nous permet d'aller de l'avant et au prix fixé pour une tonne de carbone.

La logique justifiant une tarification du carbone fixe, c'est qu'elle donne la souplesse de décider qu'il est moins coûteux de réduire ses émissions compte tenu de sa situation ou qu'il est préférable d'acheter des permis, car il y a d'autres endroits qui permettent de réduire ses émissions à un coût moindre. Il s'agit vraiment de trouver la solution la moins coûteuse, mais un coût

toward the least cost solution, but it imposes a cost, as we look at our competitors in the U.S., that might not be similar.

We did some analysis last year. Several of the presentation slides in the deck that we have provided talk about the analysis and look at what is the potential threat to Canadian refinery viability over time in the context of not just carbon policy but the cumulative environmental compliance costs of a number of policy scenarios going forward for the next 15 to 20 years.

It clearly indicated that a number of Canadian refineries were vulnerable to closure under that scenario. Whether it's three or five, it depends on the degree to which policy advances and to which costs are imposed on Canadian refineries that aren't imposed on our competitors.

Senator Mockler: At the Finance Committee we have the same challenge trying to get the precise cost and revenue factors on the project program of carbon pricing. I don't want to mention others, but they know where I stand coming from Atlantic Canada and with what happened to Energy East. That was also a nation-building project.

I will respect it if you don't answer my question to you. When I look at Trans Mountain and at what the government is considering or might do, would the revenues of the carbon pricing project that they want to put in place across Canada not be a vehicle to be used to put taxpayers' money into Trans Mountain?

Mr. Boag: It's difficult to say. You have to remember, as the previous witnesses have described, that the federal carbon pricing backstop will only be in place in jurisdictions that have decided to defer to the federal government or have decided for whatever reason not to put their own system in place.

Right now we have carbon pricing systems in place in Quebec, in Ontario, in Alberta and in British Columbia. As we heard from the previous witnesses the government has confirmed, at least at this point, that those carbon pricing systems comply with the framework that the government has proposed.

Additional revenues would be collected certainly from our sector. There are two provincial jurisdictions in Canada that have not yet put carbon pricing systems in place. Those are the Province of New Brunswick and the Province of Saskatchewan.

est imposé, lequel n'est peut-être pas similaire, si nous regardons nos concurrents des États-Unis.

Nous avons réalisé une analyse l'an dernier. Plusieurs diapositives du document que nous vous avons fourni portent sur cette analyse et examinent la menace potentielle à la viabilité des raffineries canadiennes au fil du temps dans le contexte non seulement de la politique sur le carbone, mais aussi des coûts cumulatifs de conformité environnementale relativement à un certain nombre de scénarios stratégiques pour les 15 à 20 prochaines années.

L'analyse indiquait clairement qu'un certain nombre de raffineries canadiennes étaient menacées de fermeture selon ce scénario. Que ce soit trois ou cinq raffineries, cela dépend des progrès réalisés à l'égard de la politique et des coûts imposés aux raffineries canadiennes qui ne sont pas imposés à nos concurrents.

Le sénateur Mockler : Au Comité des finances, nous éprouvons la même difficulté à obtenir le coût précis et les facteurs de recettes concernant le programme de projet de la tarification du carbone. Je ne veux pas mentionner d'autres personnes, mais elles connaissent ma position, puisque je viens du Canada atlantique et étant donné ce qui est arrivé à l'oléoduc Énergie Est. Il s'agissait également d'un projet d'édification nationale.

Je vais respecter votre décision si vous ne répondez pas à ma question. Lorsque je regarde Trans Mountain et ce que le gouvernement envisage de faire, les recettes du projet de tarification du carbone que le gouvernement veut mettre en place partout au Canada ne seraient-elles pas un outil que l'on pourrait utiliser afin d'investir l'argent des contribuables dans Trans Mountain?

M. Boag : C'est difficile à dire. N'oubliez pas que, comme les témoins précédents l'ont décrit, le filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone ne sera en place que dans les administrations qui ont décidé de s'en remettre au gouvernement fédéral ou, pour quelque raison, de ne pas mettre en place leur propre système.

À l'heure actuelle, nous avons un système de tarification du carbone en place au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique. Comme nous l'ont dit les témoins précédents, le gouvernement a confirmé que, du moins pour l'instant, ces systèmes de tarification du carbone respectent le cadre proposé par le gouvernement.

Des recettes supplémentaires seraient certainement perçues de notre industrie. Il y a deux provinces au Canada qui n'ont pas encore mis en place un système de tarification du carbone. Il s'agit du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan.

Those governments are still communicating with the federal government around their intentions. It's possible that in the end the federal carbon backstop won't apply to any of those jurisdictions that are relative specifically to our industry.

The previous witnesses also confirmed that from a federal government perspective the federal carbon pricing backstop is intended to be revenue neutral for the federal government. They have made a commitment to provincial governments that any money collected through that revenue stream will be returned to the province from which it was collected.

The amount of revenue is highly speculative at this time.

Senator Wetston: You described in your first bullet a policy failure. How do you correct the policy failure? What is your recommendation?

Mr. Boag: There is a risk of policy failure. From our perspective it really comes down to the stringency of expectations, the stringency of the requirement and the pace with which government proceeds and links to the carbon price.

When we see, as acknowledged by the previous witnesses, a start point of an expectation that facilities would need to reduce to 70 per cent of their current emissions or pay the price starting in January 2019, that's a huge challenge for our industry.

In the developed world or an OECD basis we have very extensive and comprehensive benchmarking of refinery GHG emissions performance. When you compare Canadian refinery performance to our global or OECD peers, we're about in the middle of the pack.

For emissions performance facilities in Canada, some would be in the top 10 per cent. We have some in the middle and we have some in the bottom half that are working to improve their emissions performance. The challenge for us is that the difference between top and bottom is actually not that significant. The gradient of that curve of performance from the bottom to the top is actually not that steep.

A 70 per cent reduction takes you way below that curve to a level of emissions performance that no refinery in the world is achieving today or could possibly achieve in the foreseeable future. From our perspective, that ask is way too high.

Senator Wetston: I understand. What is your number? If it is not 70, what is it? Is it 50, 60 or 40?

Ces gouvernements sont encore en cours de communication avec le gouvernement fédéral au sujet de leurs intentions. Il est possible que, au bout du compte, le filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone ne s'appliquera à aucune de ces administrations, ce qui touche notre industrie en particulier.

Les témoins précédents ont également confirmé que, du point de vue du gouvernement fédéral, le filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone vise à n'avoir aucune incidence sur les recettes du gouvernement fédéral. Ce dernier a pris un engagement auprès des gouvernements provinciaux selon lequel l'argent perçu de cette source de revenus sera retourné à la province d'où il a été perçu.

Les recettes sont très hypothétiques pour le moment.

Le sénateur Wetston : Dans votre premier point, vous avez décrit un échec politique. Comment l'éviter? Quelle est votre recommandation?

M. Boag : Il y a un risque d'échec politique. Selon nous, tout dépend de la rigueur des attentes et de l'exigence, et de l'échelonnement avec lequel le gouvernement va de l'avant au chapitre de la tarification du carbone.

Lorsque nous constatons, comme l'ont reconnu les témoins précédents, qu'on commence à s'attendre à ce que les installations réduisent à 70 p. 100 leurs émissions actuelles ou paient une tarification dès janvier 2019, nous comprenons qu'il s'agit d'un énorme défi pour notre industrie.

On effectue, dans les pays développés, ou les pays de l'OCDE, des analyses comparatives très détaillées et très exhaustives du rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre des raffineries. Lorsque vous comparez le rendement des raffineries canadiennes à celui de nos homologues étrangers ou à celui des pays de l'OCDE, nous sommes environ au milieu du peloton.

Pour ce qui est des raffineries canadiennes, certaines se retrouveraient dans la tranche de 10 p. 100 des raffineries ayant le meilleur rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Nous avons certaines raffineries au milieu du peloton et d'autres dans la moitié inférieure qui s'efforcent d'améliorer leur rendement. Le défi pour nous, c'est que l'écart entre les raffineries en tête du peloton et celles à la queue n'est pas très grand en réalité. La différence entre les meilleurs et les pires rendements des raffineries n'est pas si marquée.

Une réduction à 70 p. 100 vous donne un rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre très supérieur à la moyenne, rendement qu'aucune raffinerie au monde à l'heure actuelle n'atteint ou pourrait possiblement atteindre dans un avenir rapproché. De notre point de vue, cette demande est beaucoup trop élevée.

Le sénateur Wetston : Je comprends. Quel est votre chiffre? Si ce n'est pas 70 p. 100, quel serait-il, 50, 60 ou 40 p. 100?

Mr. Boag: No, no. It's going up the other way. If you get to 90 per cent, it takes you into the top decile performance in the world. Is top decile performance something we should expect of Canadian refiners relative to their peers? Maybe, but when?

Is that January 2019, or is that something we move to over time? I don't have a set answer, but these are the issues that we're in discussion with Environment and Climate Change Canada about arriving at the right level.

Senator Wetston: In summary, if it was 90 per cent you are saying that you wouldn't pay a penalty until you reached that point as opposed to 70 per cent. Is that what you are saying?

Mr. Boag: The expectation is that all refineries would reduce to 90 per cent of the sector average.

Some are there already, so they would pay nothing. Those who are not there would either have to reduce emissions or pay a corresponding amount based on the carbon tax.

I am not saying that 90 per cent is necessarily the right spot, but you're now getting into a range that is actually on the curve of where refineries are globally today.

Senator Seidman: Yes, Mr. Boag, indeed we have seen you several times before.

I was going to ask you about the 70 per cent but my colleague has already done that, so I would like to ask you about Item No. 4.

Item No. 4 accounts for the cumulative impact of other climate policies such as the clean fuel standard. Is it only the clean fuel standard or other climate policies?

Mr. Boag: We have other climate policies beyond only the federal climate policies. We have renewable fuel standards that already exist in certain provinces. Governments are dealing with electricity issues in terms of electricity emissions that add to the cost of electricity. We're industrial consumers of electricity.

The clean fuel standard, as it is proposed today, will apply to industrial fuels. That becomes just another cost that needs to be somehow managed. There is a cumulative aspect of this.

To date, we've seen from the federal government that much of the analysis in the work on these issues has been done in silos. There has not been a whole of government or a whole within the

M. Boag : Non. C'est le contraire. Si on dit 90 p. 100, cela nous permettrait de nous retrouver dans le premier décile de rendement mondial. Devrions-nous nous attendre à ce que les raffineurs canadiens se retrouvent dans le premier décile par rapport à leurs homologues? Peut-être, mais quand?

Est-ce janvier 2019, ou est-ce quelque chose que nous pouvons atteindre au fil du temps? Je n'ai pas de réponse toute faite, mais ce sont des questions qui font l'objet de discussions avec Environnement et Changement climatique Canada pour ce qui est d'atteindre le bon niveau.

Le sénateur Wetston : En résumé, s'il s'agissait de 90 p. 100, vous dites que vous n'auriez pas à payer de pénalité avant d'avoir atteint ce point, contrairement à 70 p. 100. C'est bien ce que vous dites?

M. Boag : On s'attend à ce que toutes les raffineries réduisent leurs émissions à 90 p. 100 de la moyenne de l'industrie.

Certaines l'ont déjà fait, alors elles ne paieraient rien. Celles qui n'y sont pas encore arrivées devraient réduire leurs émissions ou payer un montant correspondant selon la taxe sur le carbone.

Je ne dis pas que 90 p. 100 est nécessairement le bon pourcentage, mais on s'approche d'une fourchette qui représente en réalité le rendement actuel des raffineries à l'échelle mondiale.

La sénatrice Seidman : Oui, monsieur Boag, nous vous avons effectivement déjà reçu plusieurs fois.

J'allais vous poser une question sur les 70 p. 100, mais mon collègue l'a déjà posée, alors j'aimerais vous parler du quatrième point.

Le point nº 4 parle de tenir compte des effets cumulatifs d'autres politiques climatiques comme la norme sur les combustibles propres. S'agit-il seulement de la norme sur les combustibles propres ou également d'autres politiques climatiques?

M. Boag : Il y a d'autres politiques climatiques que seulement celles du gouvernement fédéral. Des normes sur les combustibles renouvelables existent déjà dans certaines provinces. Les gouvernements connaissent des problèmes liés aux émissions issues de l'électricité qui font augmenter le coût de l'électricité. Nous sommes des consommateurs industriels d'électricité.

La norme sur les combustibles propres, proposée à l'heure actuelle, s'appliquera aux combustibles industriels. C'est un autre coût qui doit être géré d'une manière ou d'une autre. Il y a un aspect cumulatif à cela.

Jusqu'à maintenant, nous avons vu, de la part du gouvernement fédéral, que la plus grande partie du travail d'analyse concernant ces questions a été fait en vase clos. On n'a

Department of Environment and Climate Change Canada to really assess.

That's beginning to happen now, but up until now it has not been happening.

Senator Seidman: I asked the previous witnesses about the cost and if they had calculated the cost to Canadians. In fact, you say the federal government should undertake a comprehensive transparent review of the cumulative impacts of these two policies on industry competitiveness, cost to consumers and the GDP.

It sounded to me, if I understood what I heard correctly from department witnesses, that they will make an attempt not to download the costs at source to the individual corporations, but they will expect that the cost will be downloaded to the consumer.

Mr. Boag: Ultimately, the way the federal system works is that it's a hybrid system like the one that has been put in place in Alberta. It is very similar to the Alberta price, unlike in Ontario and Quebec where its cap and trade and where refiners have a cap they must pay by permit for all emissions when the fuel is consumed by consumers.

How individual companies decide to deal with that extra cost is their decision. I do know that at least one of our members posts publicly on a website in the province of Quebec after each auction the price of the permits they had to pay. The amount on a per litre basis that is embedded in the price due to the auction price is posted on the website.

Not everyone does that. Do they pass it all on? That's their decision. They're individual companies that have costs imposed on them. I think you can probably imagine how they actually respond and what most of that is.

Senator Seidman: Of course, but the government hasn't undertaken that analysis yet.

Mr. Boag: The government hasn't undertaken that. Whereas under a carbon tax system it's ultimately paid by the end user in a visible, transparent way.

Senator Patterson: It's great to see you again. This output-based system that you have spoken about seems to be a very critical aspect of determining the impact on your industry. Mr. Moffet, the ADM, told us that they were at the very early stages of consultation with the mining industry.

pas vraiment effectué d'analyse à l'échelle du gouvernement ou à l'échelle d'Environnement et Changement climatique Canada.

On a maintenant commencé à le faire, mais rien n'avait été fait jusqu'à présent.

La sénatrice Seidman : J'ai parlé du coût avec les témoins précédents et je leur ai demandé s'ils l'avaient calculé pour les Canadiens. En fait, vous dites que le gouvernement fédéral devrait réaliser un examen approfondi et transparent des effets cumulatifs de ces deux politiques sur la compétitivité de l'industrie, le coût pour les consommateurs et le PIB.

Il m'a semblé, si j'ai bien compris ce que j'ai entendu des témoins du ministère, qu'ils essaieront de ne pas refiler les coûts à la source aux sociétés, mais ils s'attendent à ce que ce soit le consommateur qui paie la note.

M. Boag : Au bout du compte, le système fédéral est un système hybride comme celui qu'on a mis en place en Alberta. Il est très similaire au système de tarification de l'Alberta, contrairement aux systèmes de plafonnement et d'échange de l'Ontario et du Québec, dans le cadre desquels les raffineurs doivent obtenir un permis et respecter un plafonnement pour toutes les émissions émises par les consommateurs.

Il revient à chaque entreprise de décider comment elle s'occupera des coûts supplémentaires. Je sais qu'au moins un de nos membres publie sur un site web au Québec, après chaque vente aux enchères, le prix des permis qu'il a dû obtenir. Il s'agit du montant par litre intégré au prix en raison du prix aux enchères.

Ce n'est pas tout le monde qui fait cela. Est-ce que les raffineurs refilent le prix au consommateur? C'est leur décision. Des entreprises se voient imposer des coûts. Je crois que vous pouvez probablement imaginer leur réaction et ce que celle-ci suppose en général.

La sénatrice Seidman : Bien sûr, mais le gouvernement n'a pas encore commencé cette analyse.

M. Boag : Le gouvernement ne l'a pas encore commencée. Dans le cadre d'un système de taxe sur le carbone, le coût est assumé au bout du compte par l'utilisateur final d'une manière visible et transparente.

Le sénateur Patterson : Je suis content de vous revoir. Ce régime de tarification fondé sur la production dont vous avez parlé semble être un aspect très crucial permettant de déterminer l'effet sur votre industrie. M. Moffet, le sous-ministre adjoint, nous a dit qu'ils en étaient aux premières étapes des consultations avec l'industrie minière.

Could you tell me how your consultations are going with the feds? Who are you consulting with? Are these junior officials, or are there political people involved? Could you tell us about that process?

Mr. Boag: To their credit, Environment and Climate Change Canada has put in place a very extensive consultation mechanism. There are many different levels in terms of multi-sectoral and multi-stakeholder, down to individual sectors examining the proposal and trying to understand the implications for sectors like ours that are energy intensive and trade exposed.

They are very much in a data analysis mode. They're asking companies and sectors to provide large amounts of operational, emissions and economic data. We've just gone through a process of establishing non-disclosure agreements because of the kind of information they want to assess the degree of trade exposure and how that implicates or impacts their expectations around stringency. A lot of it is company confidential information.

There is a very extensive consultation exercise. Certainly we have been well engaged with Environment and Climate Change Canada for some time. We certainly made our views known at the ministerial level. We made our views known publicly. You'll see some of my commentaries in the package around our concerns and issues.

That said, an output-based pricing system is a system that can take into account the challenges and respond to the challenges of the energy-intensive, trade-exposed sectors. From our perspective, it's far superior than a straight carbon tax like they have in British Columbia, where there is no provision to take into account the trade impacts on exposed sectors.

Senator Patterson: I would think we're now studying a bill that will be passed in months. I am not really sure what is the federal timetable for consultations, but it's a budget bill and they don't slow down when it comes to budget bills.

Mr. Boag: They haven't just begun. It was late 2017 when the government tabled its regulatory framework. For us, the issues really come down to the details of the regulatory requirements.

This legislation is largely enabling legislation. The details in terms of how it actually impacts the industry or impacts citizens come down to the regulations.

Pourriez-vous me dire comment se déroulent les consultations avec les représentants du gouvernement fédéral? Qui consultez-vous? S'agit-il de simples fonctionnaires ou d'hommes politiques? Pourriez-vous nous parler de ce processus?

M. Boag : Environnement et Changement climatique Canada a mis en place un mécanisme de consultation très approfondie; c'est tout à son honneur. Il y a un éventail d'intervenants multisectoriels et multilatéraux allant jusqu'à chaque secteur qui examine la proposition et tente de comprendre les répercussions pour les industries comme la nôtre qui dépendent du commerce et qui produisent des émissions élevées.

Le ministère met beaucoup l'accent sur l'analyse des données. Il demande aux entreprises et aux industries de fournir de grandes quantités de données opérationnelles et économiques et de données sur les émissions. Nous venons de conclure des accords de confidentialité en raison du type d'information que le ministère désire obtenir en vue d'évaluer le degré de dépendance au commerce et les incidences connexes sur ses attentes en matière de rigueur. Une grande partie de l'information des entreprises est confidentielle.

Il s'agit d'un exercice de consultation très approfondie. Nous travaillons en étroite collaboration avec Environnement et Changement climatique Canada depuis quelque temps. Nous avons certainement fait connaître notre point de vue au ministère. Nous avons affiché publiquement notre point de vue. Certains de mes commentaires figurent dans notre document sur nos préoccupations et nos inquiétudes.

Cela dit, un régime de tarification fondé sur la production est un régime qui tient compte des défis que présentent les industries dépendantes du commerce qui produisent des émissions élevées. À notre avis, ce régime est bien supérieur à une simple taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique, dans le cadre de laquelle aucune disposition ne vise à tenir compte des effets du commerce sur les industries dépendantes.

Le sénateur Patterson : Je crois comprendre que nous étudions à l'heure actuelle un projet de loi qui sera adopté dans quelques mois. Je ne connais pas vraiment l'échéancier des consultations du gouvernement fédéral, mais il s'agit d'un projet de loi budgétaire, et le gouvernement ne ralentit pas le rythme dans ce cas-là.

M. Boag : Il n'a tout simplement pas encore commencé. Le gouvernement a présenté son cadre réglementaire vers la fin de 2017. Pour nous, les questions reviennent vraiment aux détails des exigences réglementaires.

Ce projet de loi est essentiellement un projet de loi habilitant. Les détails sur la façon dont il touche en réalité l'industrie ou les citoyens se résument à la réglementation.

Senator Patterson: When will we know where you're at? Will we know what has been finalized before we pass this bill?

Mr. Boag: No, that is not normally the case. Legislation comes first. Then that is the authorization and the enablement of government to move forward with the regulations.

Clearly, they're involved and engaged in consultations right now about the regulations; but you will remember from the witnesses earlier that the timetable is to have the federal carbon backstop, the fuel levy and all the regulatory requirements in place for January 1, 2019. That's eight months from now. That's not a long time, particularly when you go through the regulatory process of *Canada Gazette* Part I, formal consultations, responding to information received through the consultation process and then to *Canada Gazette* Part II. Eight months is not a long time.

Senator Patterson: We will not know the impact on your industry until this is all finalized.

Mr. Boag: We will not know that level of detail because that 70 per cent stringency, or whatever that stringency gets to, isn't in the legislation. That will be in the regulations.

As the witnesses indicated earlier today, that stringency may differ by sectors. I heard John Moffet say it may differ even regionally.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Thank you both for being here. I am interested in the third point you raised in your presentation, what you referred to as the differences in the various provincial legal systems. On page 3 you said: "Inter-jurisdictional competitiveness must be protected."

You have companies that have activities in various provinces. Right now, four provinces have different systems: Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia. Could you explain exactly what you mean? I understand the idea of a single national standard, under the federal system, but we are not really in that kind of scenario, not only in this sector, but in many other sectors of activity in Canada.

Based on your experience in the provinces that already have a system, can you tell us how that intergovernmental competitiveness can be preserved or protected?

Le sénateur Patterson : Quand saurons-nous où vous en êtes rendu? Saurons-nous ce qui a été achevé avant d'adopter ce projet de loi?

M. Boag : Non, ce n'est pas le cas normalement. Il faut d'abord adopter le projet de loi. Ensuite, le gouvernement doit obtenir l'autorisation afin d'aller de l'avant avec la réglementation.

Clairement, le gouvernement mène actuellement des consultations sur la réglementation, mais vous souvenez-vous que, selon les témoins précédents, l'échéancier vise la mise en place du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone, de la taxe sur le carburant et de toutes les exigences réglementaires dès le 1er janvier 2019. C'est dans huit mois. C'est très peu de temps, particulièrement lorsqu'on suit le processus réglementaire de la partie I de la *Gazette du Canada*, qu'on mène des consultations officielles, de la réponse à l'information reçue dans le cadre du processus de consultation et qu'on suit ensuite le processus de la partie II de la *Gazette du Canada*. Huit mois, ce n'est pas bien long.

Le sénateur Patterson : Nous ne connaîtrons pas l'effet sur votre industrie avant que le tout soit achevé.

M. Boag : Nous ne connaîtrons pas ces détails parce que l'exigence de 70 p. 100, ou peu importe à quel pourcentage est établie cette rigueur, ne fait pas partie du projet de loi. Elle se retrouvera dans la réglementation.

Comme les témoins l'ont dit plus tôt aujourd'hui, cette rigueur peut légèrement différer selon les industries. J'ai entendu John Moffet dire qu'elle pourrait même différer selon les régions.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Merci à vous deux d'être ici. Je m'intéresse au troisième point que vous avez soulevé dans votre présentation, ce que vous appelez les « aléas des différents systèmes juridiques provinciaux », que l'on retrouve à la page 3 : « Il faut protéger la compétitivité entre les différents territoires. »

Vous avez des compagnies qui interviennent dans plusieurs provinces. À l'heure actuelle, quatre provinces ont des systèmes différents, soit l'Ontario, le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous préciser ce que vous voulez dire exactement? Je comprends l'idée de la norme nationale unique, à cause du régime fédéral, mais on n'est vraiment pas dans ce genre de scénario, non seulement dans ce secteur, mais dans beaucoup d'autres secteurs d'activité au Canada.

Pouvez-vous nous dire, à partir de l'expérience que vous avez vécue dans les provinces où il y a déjà un système en place, comment cette compétitivité intergouvernementale peut être préservée ou protégée?

[*English*]

Mr. Boag: Thank you for your question. I guess Quebec has the longest running climate policy in Canada. They had a carbon levy years ago and that was converted to a cap-and-trade system.

Quebec clearly understood the challenges around energy-intensive, trade-exposed sectors in setting their stringency originally. They have continued to modify that over time. They have responded well to that challenge. They understand what's doable, what they can do to keep our industry of refiners in Quebec competitive.

B.C. was the next in line and brought in their carbon tax. It's a much different system because it does not have the ability to respond to the challenges around energy-intensive, trade-exposed sectors.

You could ask my colleagues in the cement industry to understand what happened. They went through a wrenching period when they lost a significant market share because of the cost impacts and the inability to pass it on to consumers since their competitors didn't have the same costs.

Alberta was in there with a relatively modest system that has now evolved to a system very much like that being proposed by the federal government in terms of an OBS system for large emitters and a carbon levy. It's essentialy a carbon tax for fuels at the retail level.

Ontario brought in cap and trade very much aligned with Quebec in its design. In fact, they're now auction partners through the Western Climate Initiative aligned with Ontario, Quebec and California. The stringency in Ontario is a little higher than it is in Quebec, but it's within workable range.

We have three very different systems, if you count Ontario and Quebec as a similar system. There are different levels of stringency and two quite different systems on the West Coast.

When it comes down to the actual costs on refiners, I would say they're not there. They're not hugely different and they are not what I would call massively distorting competitiveness among refiners in Quebec, Ontario and Alberta. This is also recognizing that the markets within which those companies compete are different.

Quebec and Ontario are much more trade exposed because they are adjacent to tidewater. We see a lot of imports of fuel into Ontario and Quebec. Out west the central provinces of

[*Traduction*]

M. Boag : Merci de votre question. J'imagine que le Québec possède la politique climatique la plus ancienne au Canada. Il a adopté une taxe sur le carbone il y a de nombreuses années, et elle a été convertie en un système de plafonnement et d'échange.

Le Québec a clairement compris les défis auxquels faisaient face les industries dépendantes du commerce qui produisent des émissions élevées lorsqu'il a initialement établi sa mesure. Il a continué de la modifier au fil du temps. Il a bien réagi à ce défi. Il comprend ce qui est faisable et ce qu'il peut faire pour que notre industrie de raffineurs au Québec demeure concurrentielle.

La Colombie-Britannique a été la deuxième province à adopter une taxe sur le carbone. Il s'agit d'un régime bien différent parce qu'il est incapable de réagir aux défis auxquels font face les industries dépendantes du commerce qui produisent des émissions élevées.

Vous pouvez demander à mes collègues de l'industrie cimentière de comprendre ce qui s'est passé. Ils ont traversé une période déchirante lorsqu'ils ont perdu une part de marché importante en raison des répercussions sur les coûts et de l'incapacité de refiler ces coûts aux consommateurs, puisque leurs concurrents n'avaient pas à assumer les mêmes coûts.

L'Alberta a aussi fait sa part en adoptant un régime relativement modeste qui est maintenant devenu un système très semblable à celui proposé par le gouvernement fédéral : un système de tarification fondé sur le rendement pour les grands émetteurs et une taxe sur le carbone. Il s'agit essentiellement d'une taxe sur le carbone pour les carburants à l'échelon de la vente au détail.

L'Ontario a adopté un système de plafonnement et d'échange très similaire à celui du Québec. En fait, il est maintenant un partenaire d'enchères dans le cadre de l'initiative climatique occidentale, laquelle est harmonisée avec l'Ontario, le Québec et la Californie. La rigueur en Ontario est un peu plus élevée que celle au Québec, mais c'est un écart qui peut être comblé.

Nous avons trois systèmes très différents, si vous jugez que l'Ontario et le Québec ont un système similaire. Il y a différents degrés de rigueur et deux systèmes très différents sur la côte Ouest.

En ce qui a trait aux véritables coûts pour les raffineurs, je dirais qu'ils jouent un rôle secondaire. Ils ne sont pas bien différents et, à mon avis, ils ne nuisent pas du tout à la compétitivité entre les raffineries du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta. C'est également ce qui explique la différence entre les marchés au sein desquels les entreprises se font concurrence.

Le Québec et l'Ontario dépendent beaucoup plus du commerce parce qu'ils se trouvent près d'un port de mer. L'Ontario et le Québec importent beaucoup de carburants. Les provinces du

Manitoba, Saskatchewan and Alberta are less exposed to fuel imports from other jurisdictions. Their competitive dynamics are different.

That's why the research we did in terms of looking at the cumulative impacts focused on the most vulnerable refineries in Canada being those in Ontario and east. They're much more exposed to what we call the Atlantic Basin market. We have seen large amounts of fuel coming off the Gulf Coast and up the Atlantic Seaboard into Canada. The Canadian market is not a monolith. There are regional differences.

The problem with the federal backstop at 70 per cent is that it's so far over the top compared to what's in place in Ontario, Quebec and Alberta. If left at that, it would really cause issues. In particular, the province of New Brunswick adjacent to Quebec is Canada's largest refinery. Much of its output goes to the United States.

This kind of stringency is very much problematic and creates distortions within the eastern part of Canada, as well as huge issues with respect to competitiveness in what is their core market, the United States.

The Acting Chair: Thank you very much, Mr. Boag and Ms. Stilborn, for your presentation. More important, I think, are the questions, the answers and the dialogue.

Senator Mockler: Do you feel that your industry has been fairly consulted or not consulted? Do you feel that you should be back at the table to pinpoint exactly what could happen when you look at the regions of Canada?

Mr. Boag: To this point we haven't seen the end result, but I believe it has been very much a productive and open dialogue. The proof is in the pudding, to use that cliché. We've certainly seen a genuine interest through all levels in Environment and Climate Change Canada and within other federal organizations like Natural Resources Canada to engage us, to hear our views and to understand the analysis.

We are pressing them to do some of their own work. We haven't talked so much about other elements of the climate agenda because they're not part of this bill, but we have concerns about the clean fuel standard with respect to the cumulative impacts. We're urging Environment and Climate Change Canada to do some of their own compliance modelling to understand what are the compliance pathways, the cost impacts and the implications for consumers and businesses.

centre, soit le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, dépendent moins des importations de combustible d'autres administrations. Leur dynamique concurrentielle est différente.

C'est la raison pour laquelle la recherche que nous avons effectuée pour déterminer les effets cumulatifs portait sur les raffineries les plus vulnérables au Canada : celles de l'Ontario et de l'Est. Elles dépendent beaucoup plus du marché du bassin de l'Atlantique. Nous avons vu de grandes quantités de combustible provenant de la côte du golfe du Mexique jusqu'à la côte de l'Atlantique au Canada. Le marché canadien n'est pas monolithique. Il existe des différences régionales.

Le problème avec le filet de sécurité fédéral de 70 p. 100, c'est qu'il est bien supérieur en comparaison de ce qui est en place en Ontario, au Québec et en Alberta. S'il demeure à 70 p. 100, cela causerait de véritables problèmes. En particulier, le Nouveau-Brunswick, voisin du Québec, possède la plus grande raffinerie du Canada. La plus grande partie de sa production est exportée aux États-Unis.

Ce type de rigueur est très problématique et crée des distorsions dans l'Est du Canada de même que d'énormes problèmes au chapitre de la compétitivité dans leur principal marché : les États-Unis.

La présidente suppléante : Merci beaucoup, monsieur Boag et madame Stilborn, de vos exposés. Les questions, les réponses et le dialogue ont été, à mon avis, d'une grande utilité.

Le sénateur Mockler : Selon vous, votre industrie a-t-elle été consultée de façon équitable ou ne l'a-t-on pas consultée du tout? Croyez-vous que vous devriez être de retour à la table afin de préciser exactement ce qui pourrait se produire dans les régions du Canada?

M. Boag : Pour le moment, nous n'avons pas vu le résultat final, mais je crois que nous avons tenu une discussion productive et ouverte. On juge l'arbre à ses fruits, pour utiliser le dicton. Nous avons certainement constaté, à tous les échelons d'Environnement et Changement climatique Canada et au sein d'autres organismes fédéraux comme Ressources naturelles Canada, un désir sincère de discuter avec nous, d'écouter notre point de vue et de comprendre l'analyse.

Nous insistons pour que ces organisations fassent leur propre travail. Nous n'avons pas beaucoup parlé d'autres éléments du dossier des changements climatiques parce qu'ils ne font pas partie du projet de loi, mais la norme sur les combustibles propres qui concerne les effets cumulatifs nous préoccupe. Nous prions Environnement et Changement climatique Canada d'établir ses propres modèles de conformité afin de comprendre les mécanismes de conformité, les répercussions sur les coûts et les incidences sur les consommateurs et les entreprises.

We would like to see more of that and we are continuing to press, but I would say it categorizes to this point as genuine consultation, and I hope it stays that way.

Senator Patterson: I have to confess, having seen the size of this bill and the detail in its schedules, I am feeling it's an immensely complicated labyrinth to digest, at least for a layperson like me.

Do you share the same concern about understanding the detail in this bill, the schedules and the issues around fuel being delivered between jurisdictions? This is a concern of mine in Nunavut.

Mr. Boag: I would say no, only because this is the world that we live in day in and day out. This is our business, so clearly we understand the implications. Yes, we will have some questions and we will pose those questions, but this is what we live and breathe every day. There's a lot in there, but we can understand it.

Senator Patterson: I am glad to hear that. I appreciate that you have given us some very short opening remarks that address some key issues.

Are you ready to tell this committee what should change in this bill, how it could be improved and how it might be amended?

Mr. Boag: I come back to my earlier comments that for us this is enabling legislation. The impact on industry and on Canadians will really be driven by the regulations that emanate from this legislation.

We don't have any specific issues, problems or recommendations with the legislation. We made some observations early on. Many of those were more questions on how the government might tweak things around the legislation.

We don't have any big issues with the legislation. It really comes down to how they intend to move forward in using the powers contained in the legislation through regulations.

Senator Patterson: I guess the question is: If the real devil is in the details here, as parliamentarians all we can do is perhaps pass the enabling legislation.

How are we to find out the fairness of the application to sectors like yours and the mining industry, which I am concerned about?

Nous voudrions voir davantage d'efforts en ce sens et nous continuons d'exercer des pressions, mais je dirais qu'il s'agit à ce stade de véritables consultations et j'espère que nous poursuivrons dans cette voie.

Le sénateur Patterson : Je dois reconnaître que, après avoir vu la taille du projet de loi et les détails de ses annexes, je crois qu'il s'agit d'une question extrêmement complexe à comprendre, du moins pour un profane comme moi.

Partagez-vous les mêmes préoccupations pour ce qui est de comprendre les détails du projet de loi, ses annexes et les questions relatives aux carburants transportés entre les administrations? C'est là une chose qui me préoccupe au Nunavut.

M. Boag : Je dirais que non parce qu'il s'agit du monde dans lequel nous vivons. C'est notre industrie, alors nous comprenons clairement les incidences. Oui, nous aurons des questions et nous les poserons, mais c'est notre pain quotidien. Il s'agit d'un projet de loi volumineux, mais nous pouvons le comprendre.

Le sénateur Patterson : Je suis heureux de l'entendre. Je suis reconnaissant que vous ayez fait une brève déclaration liminaire qui abordait des questions importantes.

Êtes-vous prêt à dire au comité ce que vous modifieriez dans le projet de loi et comment il pourrait être amélioré et amendé?

M. Boag : Je reviens sur les commentaires que j'ai faits plus tôt : à notre avis, il s'agit d'un projet de loi habilitant. Les effets sur l'industrie et les Canadiens seront vraiment causés par la réglementation qui découlera de ce projet de loi.

Je n'ai pas de questions, de recommandations ou de problèmes précis en ce qui concerne le projet de loi. Nous avons fait certaines observations un peu plus tôt. Nombre d'entre elles portaient davantage sur la façon dont le gouvernement pourrait changer les choses relativement au projet de loi.

Le projet de loi ne nous pose pas de problèmes importants. Cela revient réellement à la façon dont le gouvernement a l'intention d'aller de l'avant au moyen des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi par le truchement de la réglementation.

Le sénateur Patterson : J'imagine que la question est la suivante : si le diable se cache dans les détails, tout ce que nous pouvons faire, en tant que parlementaires, c'est peut-être d'adopter ce projet de loi habilitant.

Ce qui m'inquiète, c'est comment peut-on assurer l'équité de l'application de la loi pour des industries comme la vôtre et l'industrie minière?

What will be the way of accounting to the public for the results of intense consultations, as you have described them, where you may end up quite far apart from the judgments of bureaucrats who may not have ever had to meet a payroll in their lives?

Where do parliamentarians fit into the process of working out these detailed complexities?

Mr. Boag: I hear you. I am not sure I have an entirely satisfactory answer. Regulatory-making powers are provided to the government through this legislation. The formal opportunity is pretty minimal when it comes to the regulating powers, as I understand how the government works.

I would suggest that we'll be following the process. We will be looking quite closely, ultimately, when the draft regulations are proposed in *Canada Gazette*, Part I. We will be preparing our detailed response to that. I would be happy to come back to the committee at the time to give our views on the regulations and what we are recommending to the government in terms of potential amendments to those regulations before they are finalized.

Senator Patterson: That's where I was going. Thank you for that answer.

Mr. Boag: I would be happy to come back again.

The Acting Chair: Thank you again. It has been very productive. It has been a great start to our study on this particular section of the bill. Perhaps we'll see you again when we're looking at the regulations.

(The committee adjourned.)

Quelle sera la façon de rendre des comptes au public relativement aux résultats de ces intenses consultations, comme vous les avez décrites, au cours desquelles votre opinion pourrait être très divergente de celle de bureaucrates qui n'ont peut-être jamais eu à gérer des obligations salariales de toute leur vie?

Comment les parlementaires peuvent-ils participer au processus visant à réduire ces complexités?

M. Boag : Je comprends ce que vous dites. Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à votre entière satisfaction. Ce projet de loi confère au gouvernement des pouvoirs de réglementation. L'occasion officielle est assez réduite lorsqu'il s'agit de pouvoirs de réglementation, selon ma compréhension du fonctionnement du gouvernement.

Je dirais que nous allons suivre le processus. Nous allons examiner de près, au bout du compte, le projet de règlement lorsqu'il sera proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Nous allons préparer une réponse détaillée à cet égard. Je serais heureux de revenir devant le comité à ce moment-là afin d'exprimer notre point de vue sur la réglementation et de formuler des recommandations au gouvernement en ce qui concerne des modifications possibles à cette réglementation avant qu'elle soit terminée.

Le sénateur Patterson : C'est là où je voulais en venir. Merci de votre réponse.

M. Boag : Je serais heureux de revenir.

La présidente suppléante : Merci encore une fois. La séance a été très productive. C'est un excellent départ pour notre étude sur cet article en particulier du projet de loi. Nous vous reverrons peut-être lorsque nous examinerons la réglementation.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 3, 2018

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures, met this day at 7:59 a.m. to give consideration to the subject matter of the bill.

Senator Rosa Galvez (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Rosa Galvez and I'm a senator from Quebec. I'm the chair of this committee. I will now ask senators around the table to introduce themselves.

Senator Richards: David Richards from New Brunswick.

Senator Cordy: Jane Cordy, Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Quebec.

Senator Mockler: Percy Mockler from New Brunswick.

[*English*]

Senator Seidman: Judith Seidman from Montreal, Quebec.

The Chair: I would also like to introduce our clerk, Maxime Fortin, and our Library of Parliament analysts, Sam Banks and Jesse Good.

[*Translation*]

Today, we are continuing our study on the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures. Part 5 of the bill deals with the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act. For our first group of experts we will hear from two organizations.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyée la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures, se réunit aujourd'hui, à 7 h 59, pour examiner la question.

La sénatrice Rosa Galvez (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bonjour et bienvenue à la séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Rosa Galvez, sénatrice du Québec et présidente du comité. Je demanderais maintenant aux sénateurs autour de la table de se présenter.

Le sénateur Richards : David Richards, du Nouveau-Brunswick.

La sénatrice Cordy : Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, du Québec.

Le sénateur Mockler : Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Seidman : Judith Seidman, de Montréal, au Québec.

La présidente : Je voudrais aussi vous présenter notre greffier, Maxime Fortin, ainsi que les analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Jesse Good.

[*Français*]

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. La partie 5 du projet de loi porte sur la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre. Pour notre premier groupe d'experts, nous allons entendre deux organisations.

[*English*]

From the Canadian Independent Petroleum Marketers Association, we welcome Jennifer Stewart, President and Chief Executive Officer; and Allan MacEwen, President, MacEwen Petroleum Incorporated.

From Renewable Industries Canada, we have Jim Grey, Chair; and Andrea Kent, Board Member.

Thank you very much for joining us. I invite you to each proceed with your opening statement, after which senators will have a question and answer period.

Jim Grey, Chair, Renewable Industries Canada: Good morning, Madam Chair and members of the committee. As you have heard, my name is Jim Grey, and I am the chairman of the board of directors at Renewable Industries Canada. And I'm chief executive of an ethanol company, IGPC Ethanol based in southwestern Ontario. I am here with my fellow board member Andrea Kent who is a vice president with Greenfield Global.

On behalf of the 30-plus companies who are members of RI Canada, thank you for having us here today as part of your study on carbon pricing. Our association has a proud 34-year history of promoting the use of renewable fuels. Over the past many years, that has resulted in a generation of roughly $3.5 billion a year in economic activity.

Biofuels are the cleanest and most sustainable source of liquid fuel available to the transportation sector. Ethanol reduces emissions by as much as 62 per cent compared to gasoline. Cellulosic ethanol reduces emissions by 87 per cent, and biodiesel can reduce emissions by as much as 119 per cent compared to petroleum diesel.

Under CEPA regulations in place since 2010, a minimum of 5 per cent ethanol and 2 per cent biodiesel and diesel fuel must be blended into these fuel pools. These required volumes are an unqualified success, building domestic capacity for biofuel production, stimulating economic growth and contributing to greenhouse gas emission reductions to the tune of about 4.5 megatonnes per year. That's the equivalent of removing roughly a million cars a year off Canada's roads. IGPC Ethanol is currently undergoing a doubling of its facility. It's a $120 million-dollar investment and our plant in Aylmer, Ontario will soon be one of the largest in the country.

Biodiesel is also undergoing growth. Hamilton-based BIOX is investing in upgrades to a recently acquired facility in Sombra, Ontario that had been shuttered by its previous owners. There are two key points that we will address regarding your study of carbon pricing.

[*Traduction*]

Nous recevons Jennifer Stewart, présidente et chef de la direction, et Allan MacEwen, président de MacEwen Petroleum Incorporated, qui représentent la Canadien Independent Petroleum Marketers Association.

Nous entendrons également Jim Grey, président, et Andrea Kent, membre du conseil, d'Industries renouvelables Canada.

Merci beaucoup de vous joindre à nous. J'inviterai chacun d'entre vous à faire un exposé, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

Jim Grey, président, Industries renouvelables Canada : Bonjour, madame la présidente et distingués membres du comité. Comme vous l'avez entendu, je m'appelle Jim Grey et je suis président du conseil d'administration d'Industries renouvelables Canada. Je suis aussi directeur général d'IGPC Ethanol, une entreprise d'éthanol située dans le sud-ouest de l'Ontario. Je suis accompagné d'une autre membre du conseil, Andrea Kent, qui est vice-présidente de Greenfield Global.

Au nom des entreprises membres d'IR Canada, qui sont plus de 30, je vous remercie de nous donner l'occasion de témoigner aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur la tarification du carbone. Notre association est fière de promouvoir l'utilisation des carburants renouvelables depuis 34 ans. Au cours des dernières années, nos efforts ont généré quelque 3,5 milliards de dollars par année en activité économique.

Les biocarburants constituent la source de carburant liquide la plus propre et la plus durable dans le secteur des transports. L'éthanol réduit les émissions jusqu'à 62 p. 100 en comparaison de l'essence. Quant à l'éthanol cellulosique, il réduit les émissions de 87 p. 100, alors que le biodiesel les réduit jusqu'à 119 p. 100 par rapport au pétrodiesel.

En vertu du règlement d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement en place depuis 2010, les bassins de carburant doivent contenir au moins 5 p. 100 d'éthanol et 2 p. 100 de biodiesel et de diesel liquide. Ces volumes obligatoires ont remporté un succès phénoménal, augmentant la capacité nationale de production de biocarburant, stimulant la croissance économique et contribuant à la réduction des gaz à effet de serre à hauteur de 4,5 mégatonnes pas année environ, ce qui équivaut à retirer à peu près un million de voitures des routes du pays. IGPC Ethanol est actuellement en train de doubler la superficie de ses installations. Grâce à cet investissement de 120 millions de dollars, notre usine d'Aylmer, en Ontario, sera bientôt une des plus grandes du pays.

Le biodiesel connaît aussi une certaine croissance. BIOX, une entreprise de Hamilton, investit pour moderniser les installations qu'elle a acquises récemment à Sombra, en Ontario, installations que les propriétaires précédents avaient fermées. Nous

First, biofuels are a trade-exposed industry. Prices for ethanol and biodiesel are set by Chicago indexes, meaning that Canadian producers are essentially price takers not price makers. Under the proposed output-based system, carbon pricing applies to the biofuel producer. Output-based pricing would increase expenses for Canadian biofuel producers while foreign producers would not be subject to that tax. It should be pointed out that Canada is a significant net importer of U.S. biofuels.

The way to solve this is changing the point of taxation from the producer to the distributor. This change would mean all biofuels, whether imported or produced here, would be subject to carbon pricing when consumers purchase them.

I'll now turn to my colleague Andrea Kent who will continue the discussion.

Andrea Kent, Board Member, Renewable Industries Canada: Thank you very much and good morning. Being conscious of the time, I'll quickly build on Jim's comments. The second issue regarding carbon pricing for our industry is looking at the target in relation to the clean fuel standard the CFS.

Under the current framework, a national benchmark would be calculated for the production of biofuels, which would establish the industry's average emissions. In order to avoid a carbon tax, a facility would need to be 30 per cent below the national average of emissions for its sector. This target might be reasonable for sectors that do not already have separate policies compelling them to reduce GHG emissions, but biofuel producers will be subject to the clean fuel standard aimed at attaining 30 megatonnes of GHG reductions by 2030. In our view, our producers are already motivated to find every possible efficiency to reduce life cycle emissions of biofuels. The Canadian biofuels industry is already at the cutting edge of emission reduction in our production processes. It's certainly something we can talk about in more detail in the hour we have together.

I think we can all agree climate change is a phenomenon that needs to be addressed. I think it's important that it is acknowledged here. It's certainly central to the committee's work. Carbon pricing is certainly one policy of several that should be implemented, and in our view, policies that encourage the increased use of biofuels will remain the most effective tool

aborderons deux points principaux dans le cadre de votre étude sur la tarification du carbone.

Sachez d'abord que les biocarburants sont tributaires du commerce. Les prix de l'éthanol et du biodiesel sont établis en fonction des indices de Chicago, ce qui signifie que les producteurs canadiens appliquent essentiellement les prix; ils ne les fixent pas. Selon le régime proposé de tarification fondée sur la production, la tarification du carbone s'appliquerait aux producteurs de biocarburants. Or, la tarification fondée sur la production ferait augmenter les dépenses des producteurs canadiens de biocarburants, alors que les producteurs étrangers n'y seraient pas assujettis. Je ferais remarquer que le Canada est un grand importateur net de biocarburants des États-Unis.

Pour rectifier la situation, il faut appliquer la taxe au distributeur plutôt qu'au producteur. Cette modification ferait en sorte que tous les biocarburants, qu'ils soient importés ou produits ici, seraient assujettis à la tarification du carbone quand les consommateurs les achètent.

Je céderai maintenant la parole à ma collègue, Andrea Kent, qui poursuivra l'exposé.

Andrea Kent, membre du conseil, Industries renouvelables Canada : Merci beaucoup et bonjour. Sachant que le temps nous est compté, je donnerai brièvement suite aux propos de Jim. L'autre point qui intéresse notre industrie quant à la tarification du carbone est la cible relative à la norme sur les carburants propres.

Selon le cadre actuel, un point de référence serait établi pour la production de biocarburants afin de fixer les émissions moyennes de l'industrie. Pour qu'une installation évite la taxe sur le carbone, ses émissions devraient être inférieures de 30 p. 100 à la moyenne nationale des émissions dans son secteur. Il s'agit peut-être d'une cible raisonnable pour les secteurs qui n'ont pas encore de politiques distinctes les incitant à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, mais les producteurs de biocarburants seront soumis à une norme sur les carburants propres dont l'objectif consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30 mégatonnes d'ici 2030. Nous considérons que nos producteurs sont déjà motivés à trouver tous les moyens possibles pour réduire les émissions produites au cours du cycle de vie des biocarburants. L'industrie canadienne des biocarburants est déjà à l'avant-garde de la réduction des émissions dans le cadre de ses processus de production. Il s'agit certainement d'une question dont nous pouvons discuter plus en détail au cours de l'heure que nous passerons ensemble.

À mon avis, nous pouvons tous convenir que les changements climatiques constituent un phénomène auquel il faut s'attaquer. Je pense qu'il importe de le souligner ici. Ce problème est certainement au cœur des travaux du comité. La tarification du carbone est une politique parmi plusieurs qui devraient être mises en œuvre et, selon nous, les politiques qui encouragent le recours accru aux biocarburants demeureront l'outil le plus

for reducing GHGs. Thank you very much for the opportunity to be here. We look forward to your questions.

Jennifer Stewart, President and Chief Executive Officer, Canadian Independent Petroleum Marketers Association: Good morning Madam Chair and members of the committee, my name is Jennifer Stewart and President of CEO of the Canadian Independent Petroleum Marketers' Association. CIPMA is a national association that represents independent petroleum marketers, those that sell or distribute gasoline across Canada. CIPMA has 23 full members, including 7-Eleven, Canadian Tire, Couche-Tard,Circle K, Mr. Gas and MacEwen Petroleum. I'm joined here by Alan MacEwen, the President and CEO of MacEwen Petroleum.

The retail gasoline industry is a vital part of day-to-day lives of most people, providing Canadian with fuels to lead their lives. As of December 31, 2016, there were 11,931 retail gasoline sites operated in Canada or 3.3 outlets for every 10,000 people; and 78 per cent of these sites are operated by independent marketers or independent business people. This trend continues to grow.

As some of you may be aware, Esso divested all of its retail sites in 2016 and Shell has divested all of its sites in Eastern Canada to branded distributors. To this point, independent petroleum marketers are continually operating more sites that were previously operated by refiners.

More and more, CIPMA members represent the core of the Canadian fuelling and convenience store industry. As a sector, we remain innovative and work to be more sustainable. Two years ago, CIPMA in partnership with two other industry associations launched a program called Smart Fuelling to help Canadian find ways to reduce emissions. Smart Fuelling has partnered with a number of municipalities to help spread its message as widely as possible.

With respect to Bill C-74, Part 5, it's important to highlight the taxes gasoline marketers collect for government right now. To provide perspective, gasoline retailers in 2017 collected $15.8 billion in taxes for governments.

This amount is made up of a federal excise tax, the provincial road tax, QST, GST and HST, municipal taxes where applicable and carbon taxes that were in place in 2017. If all provinces added a carbon tax or a cap and trade program based on the federally mandated amount of $20 per tonne in 2019, we

efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je vous remercie beaucoup de nous avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. Nous répondrons à vos questions avec plaisir.

Jennifer Stewart, présidente et chef de la direction, Canadian Independent Petroleum Marketers Association : Bonjour, madame la présidente et honorables membres du comité. Je m'appelle Jennifer Stewart et je suis présidente et chef de la direction de la Canadian Independent Petroleum Marketers' Association, ou CIPMA, une association nationale qui représente les marchands de pétrole, soit ceux qui vendent et qui distribuent de l'essence au Canada. La CIPMA compte 23 membres à part entière, dont 7-Eleven, Canadian Tire, Couche-Tard, Circle K, Mr. Gas et MacEwen Petroleum, dont le président et chef de la direction, Alan MacEwen, m'accompagne aujourd'hui.

L'industrie de la vente au détail d'essence revêt une importance considérable dans la vie quotidienne de la plupart des gens en fournissant aux Canadiens l'essence nécessaire pour vaquer à leurs occupations. Au 31 décembre 2016, le Canada comptait 11 931 points de vente au détail d'essence, soit 3,3 commerces par 10 000 habitants; 78 p. 100 d'entre eux sont exploités par des marchands ou des gens d'affaires indépendants. Cette tendance continue de croître.

Vous saurez peut-être qu'Esso s'est départie de tous ses postes de vente au détail en 2016 et que Shell a fait de même dans l'Est canadien, confiant leur exploitation à des distributeurs de la marque. À l'heure actuelle, les marchands de pétrole indépendants exploitent toujours plus de points de vente autrefois exploités par les raffineurs.

Les membres de la CIPMA représentent de plus en plus le noyau de l'industrie canadienne des postes d'essence et des dépanneurs. Ce secteur demeure novateur et cherche à devenir plus durable. Il y a deux ans, la CIPMA, en partenariat avec deux autres associations de l'industrie, a lancé un programme appelé Le plein intelligent afin d'aider les Canadiens à trouver des moyens de réduire les émissions. Dans le cadre de ce programme, nous nous sommes associés à un certain nombre de municipalités pour diffuser notre message aussi loin que possible.

En ce qui concerne la partie 5 du projet de loi C-74, il importe de souligner que les marchands d'essence perçoivent actuellement des taxes au nom des gouvernements. Pour mettre les choses en perspective, les vendeurs d'essence au détail ont perçu, en 2017, 15,8 milliards de dollars en taxes pour les gouvernements.

Ce montant englobe la taxe d'accise fédérale, la taxe provinciale sur le carburant, la TVQ, la TPS, la TVH et les taxes municipales applicables, ainsi que les taxes sur le carbone là où elles s'appliquaient en 2017. Si toutes les provinces imposaient une taxe sur le carbone ou un programme de plafond et

estimate this would add an additional cost of 4.62 cents per litre to the price of gasoline. From a national perspective, every one cent per litre increase in taxes translates into approximately $400 million in additional government revenues.

Based on an increase of 4.62 cents per litre on gasoline due to a carbon price, this would add taxation revenue of $1.8 billion in 2019. This would be more in the case of provinces that currently or in the future impose a rate above the minimum back stop and will continue to increase as the price of carbon increases to $50 per tonne in 2022.

We estimate that in 2022, at a price on carbon of $50 per tonne, this would generate $4.7 billion in taxation revenue each year. With increasing prices at the pumps from taxes, it's important to note the margins that gasoline retailers must work within, the majority of whom are independent business owners.

In 1991, the average retail gross fuel margin, which is the difference between the posted wholesale rack price and the pump price, minus the taxes, for regular grade gasoline was 6.97 cents per litre. In 2017, that margin was 9.4 cents per litre, representing an average annual increase of 1.3 per cent over 26-year time frame, well below the average inflation rate of 1.76 per cent over the same period.

The Conference Board of Canada predicts that even if carbon taxes were to reach $200 per tonne by 2025, this would only result in a 1.5 per cent reduction in GHG emissions outside the power-generation sector. Asking Canadians to continue to pay more for a product that many need in order to live life presents a financial burden to the average Canadian.

It is the position of CIPMA and its members that there are other ways to reduce emissions such as increasing renewable fuel mandates; working with automakers to achieve higher octane fuels; raising awareness among Canadians about how to improve fuel efficiency; getting older vehicles, the highest emitters currently, off the road; and helping Canadians adjust their driving habits. These efforts will contribute in helping Canada meet its target of reducing 30 megatonnes of GHG emissions by 2030 yet will not unfairly penalize Canadians and apply yet another tax on gasoline. Thank you.

The Chair: Will any other guests be presenting statements?

d'échanges fondés sur le montant fixé par le gouvernement fédéral, soit celui de 20 $ par tonne en 2019, nous avons estimé que cela ajouterait un coût supplémentaire de 4,62 cents par litre au prix de l'essence. À l'échelle nationale, chaque cent par litre d'augmentation de taxe apporterait environ 400 millions de dollars supplémentaires dans les coffres de l'État.

Si le prix de l'essence augmente de 4,62 cents par litre en raison de la tarification du carbone, cela se traduira par une augmentation de 1,8 milliard de dollars des recettes fiscales en 2019. Ce phénomène serait plus prononcé dans les provinces qui imposent ou imposeront un taux supérieur à la limite minimale, et qui continueront d'accroître ce taux à mesure que la tarification du carbone augmentera pour atteindre 50 $ par tonne en 2022.

Nous estimons qu'en 2022, la taxation du carbone à 50 $ par tonne générera des recettes fiscales de 4,7 milliards de dollars chaque année. Avec l'augmentation des prix à la pompe en raison des taxes, il importe de penser aux marges des détaillants, lesquels sont en grande partie des propriétaires d'entreprise indépendants.

En 1991, la marge brute moyenne provenant de la vente d'essence au détail, soit la différence entre le prix de gros affiché et le prix à la pompe moins les taxes, était de 6,97 cents le litre pour l'essence ordinaire. En 2017, cette marge était de 9,4 cents le litre, ce qui constitue une augmentation annuelle moyenne de 1,3 p. 100 sur une période de 26 ans, ce qui est bien inférieur au taux d'inflation moyen de 1,76 p. 100 enregistré au cours de la même période.

Le Conference Board du Canada prédit que même si les taxes sur l'essence atteignaient 200 $ par tonne d'ici 2025, cela ne se traduirait que par une réduction de 1,5 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre en dehors du secteur de la production d'énergie. En demandant aux Canadiens de continuer de payer plus cher un produit dont ils ont peut-être besoin pour vivre leur vie, on impose un fardeau financier au Canadien moyen.

La CIPMA et ses membres considèrent qu'il existe d'autres moyens de réduire les émissions, notamment en accroissant les mandats favorisant l'adoption des carburants renouvelables, en travaillant avec les constructeurs d'automobiles pour améliorer l'indice d'octane, en sensibilisant les Canadiens quant aux manières dont ils peuvent améliorer l'efficacité des carburants, en retirant de la route les vieux véhicules, qui sont ceux qui émettent le plus d'émissions actuellement, et en aidant les Canadiens à adapter leurs habitudes de conduite. Ces efforts aideront le Canada à atteindre son objectif, qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30 mégatonnes d'ici 2030, sans toutefois pénaliser injustement les Canadiens et sans appliquer une taxe supplémentaire sur l'essence. Merci.

La présidente : Est-ce que d'autres invités souhaitent faire un exposé?

Ms. Stewart: No. We are open to questions.

Senator Massicotte: Thank you very much for being with us this morning. Basically, if you're doing the average across Canada as a producer, and you're getting taxed on 30 per cent — in other words, they'll basically incentivize it — what does that mean? How much money is that? I'm trying to get a sense of how important that 30 per cent taxation is compared to, say, your resale price of the product. Can you give me a sense of that?

Mr. Grey: Today, I'm selling ethanol at somewhere between $1.30 and $1.50 per gallon, not per litre. The ability to get to a 70-per-cent threshold with the majority of our facilities in Canada would be extraordinarily difficult and very expensive, because as Andrea pointed out, we are already very efficient.

Senator Massicotte: What is that? Let's say you're at 100 per cent. You're the average in Canada. The government wants to tax you a carbon tax to the extent you don't get to 70 per cent. Let's say you're 100 per cent, so therefore you're going to pay 30 per cent taxation on your CO_2, how much money is that relative to your resale price? Is it 5, 3 or 1 per cent?

Mr. Grey: I would characterize it this way: Given the current conditions in our market, it would take us to being "slightly above water" to being "below water" as far as our businesses are concerned.

Senator Massicotte: Is it a big number — 1 per cent?

Mr. Grey: Yes, our margins are very tight in this business. Any additional costs — I'm not trying to avoid the question of giving you an absolute number. It's difficult to give you a number.

Senator Massicotte: Could you come back with the numbers?

Mr. Grey: At $20 a tonne, it would cost us $20 multiplied by — we produce 120,000 tonnes of carbon dioxide a year right now. Take 30 per cent of that, at $20 a tonne, that's a big number.

Senator Massicotte: What is that number, do you know?

Mr. Grey: Not off the top of my head.

Senator Massicotte: Could you get back to us with what that exact number would be?

Mme Stewart : Non. Nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le sénateur Massicotte : Merci beaucoup de témoigner ce matin. Essentiellement, si le gouvernement vous taxe à titre incitatif quand vos émissions ne sont pas inférieures de 30 p. 100 à la moyenne nationale, qu'est-ce que cela signifie pour les producteurs? Combien d'argent cela représente-t-il? Je tente de comprendre l'importance de cette taxe par rapport à, disons, votre prix de revente du produit. Pouvez-vous m'en donner une idée?

M. Grey : Aujourd'hui, je vends de l'éthanol à un prix allant de 1,30 à 1,50 $ le gallon et non le litre. Il serait extrêmement difficile et onéreux d'atteindre le seuil de 70 p. 100 dans la majorité de nos installations du pays, car, comme Andrea l'a fait remarquer, nous sommes déjà très efficients.

Le sénateur Massicotte : Comment cela se fait-il? Disons que vous êtes à 100 p. 100, soit la moyenne nationale. Le gouvernement veut vous imposer une taxe sur le carbone dans la mesure où vous n'atteignez pas le seuil de 70 p. 100. Disons que vous êtes à 100 p. 100; vous paierez une taxe de 30 p. 100 pour votre CO_2. Combien d'argent cela représente-t-il par rapport à votre prix de revente? Est-ce 5, 3 ou 1 p. 100?

M. Grey : Voici comment j'expliquerais les choses : au regard des conditions actuelles du marché, nous avons la tête « légèrement au-dessus de l'eau », et nous nous retrouverions carrément « sous l'eau » sur le plan des affaires.

Le sénateur Massicotte : Est-ce un gros chiffre, comme 1 p. 100?

M. Grey : Oui, car dans notre secteur, nos marges sont très minces et très vulnérables à tout coût supplémentaire. Je n'essaie pas d'éviter de vous donner un chiffre absolu. Il m'est très difficile de vous fournir un chiffre.

Le sénateur Massicotte : Pourriez-vous nous transmettre les chiffres à une date ultérieure?

M. Grey : À 20 $ la tonne, cela nous coûterait 20$ multipliés par… Nous produisons 120 000 tonnes de dioxyde de carbone par année actuellement. Prenez 30 p. 100 de cette quantité à 20 $ la tonne, cela fait un chiffre substantiel.

Le sénateur Massicotte : Quel est ce montant? Le savez-vous?

M. Grey : Pas à brûle-pourpoint.

Le sénateur Massicotte : Pourriez-vous nous communiquer le chiffre exact plus tard?

Mr. Grey: The other point, if I may, for the most part, for our industries, our companies and our businesses, it would be almost impossible to get down to the 70 per cent level.

Senator Massicotte: I appreciate that. I recognize that.

While I have you here — and I know a bit about the beneficial impact of what you're offering to consumers and the country — but as you know, a lot of experts argue to say, "Yes, there is some benefit to biofuels, but there is an indirect cost regarding the cost of producing corn or whatever feedstock," and therefore some would say that with the use of water and so on the world does not benefit significantly from your alternate product.

I'll give you the opportunity to respond to those critics. Could you do so?

Ms. Kent: Sure. Sustainability as a backdrop is a very important conversation to have. Looking at the opportunities to grow our sector, it's something we think about too. But there is a lot of real-world evidence. The North American or Canadian opportunity we have with our agricultural sector, our biomass available here and the fact we do have state-of-the-art operations for producing biofuels and ethanol. That doesn't support hypotheses when it comes to circumstances that might exist in other parts of the world, whether you're talking about scarcity of biomass, food scarcity issues or even water use.

It's important context to remember we all care about sustainability, but it has to be evidence-based when you look at these policies. The evidence is very clear that we have enough biomass here, we have efficient facilities here, we're not running out of water here and biofuels have an opportunity to grow in the Canadian market, not decline.

Hopefully that's useful. We can certainly provide more data as well, because it's something we track very carefully.

Senator Massicotte: Ms. Stewart, you heard the recommendation of the 30 per cent taxation. They are saying it should not be at the production level; it should be at the distribution level. That would compensate for the competitive nature of the American market. Would you agree with that? In other words, don't tax the producer; tax direct people like you.

Ms. Stewart: I don't think I can directly answer that without looking into that further. Alan might have a perspective.

M. Grey : Je tiens à préciser, si vous me le permettez, que pour la majeure partie de nos industries, de nos entreprises et de nos compagnies, il serait presque impossible de réduire les émissions sous le seuil de 70 p. 100.

Le sénateur Massicotte : J'en suis conscient et je l'admets.

Je profiterai de votre présence ici pour indiquer que je suis assez renseigné sur l'incidence bénéfique des produits que vous offrez aux consommateurs et au pays. Cependant, comme vous le savez, de nombreux experts, faisant valoir que malgré leurs bénéfices, les biocarburants ont un coût indirect au chapitre du coût de production de maïs ou de la matière première, affirmeraient qu'avec l'eau qui est utilisée, le monde ne profite pas beaucoup de votre produit de remplacement.

Je vous donnerai l'occasion de répondre à ces critiques. Pourriez-vous réagir à ces propos?

Mme Kent : Bien sûr. Il importe de discuter de la durabilité qui sous-tend nos activités. C'est un facteur auquel nous réfléchissons aussi quand nous cherchons des occasions de faire croître notre secteur. Il existe toutefois de nombreuses preuves concrètes montrant que, en Amérique du Nord et au Canada, nous avons la chance de pouvoir compter sur le secteur agricole, la biomasse disponible et des installations ultramodernes de production de biocarburants et d'éthanol. L'hypothèse ne tient pas dans d'autres régions du monde en raison du manque de biomasse ou de nourriture, voire de problèmes quant à l'utilisation de l'eau.

Il importe donc de se rappeler que nous nous soucions de la durabilité, mais il faut s'appuyer sur des données probantes quand on examine des politiques. Or, les données indiquent très clairement qu'au pays, il y a suffisamment de biomasse, il existe des installations efficaces et il ne manque pas d'eau; les biocarburants ont donc l'occasion de croître et non de décliner au Canada.

J'espère que cette réponse vous est utile. Nous pouvons certainement vous fournir plus de données, car c'est une question que nous suivons très attentivement.

Le sénateur Massicotte : Madame Stewart, vous avez entendu parler de la recommandation sur la taxe sur les 30 p. 100. Les autres témoins affirment que cette taxe devrait s'appliquer aux distributeurs, et non aux producteurs afin de compenser la nature concurrentielle du marché américain. Seriez-vous d'accord avec eux? Autrement dit, il ne faudrait pas taxer le producteur, mais taxer directement des gens comme vous.

Mme Stewart : Je ne pense pas pouvoir répondre directement à cette question sans l'étudier plus en profondeur. Alan pourrait avoir une opinion à ce sujet.

Allan MacEwen, President, MacEwen Petroleum Incorporated: We are taxed.

Senator Massicotte: They are saying maybe not enough.

Mr. MacEwen: Just to be clear, the ethanol is blended into gasoline. That product is taxed: federal excise tax, provincial road tax, and now cap and trade. The governments are collecting on the ethanol portion.

Senator Massicotte: They are saying that when you tax the producer level, if you're trade-exposed, there you are disadvantaged, because it's coming in from the American producer. Meanwhile, if you tax higher up the chain, everybody gets taxed at the same level. Yes, it's another form of excise tax, but it would level the playing field.

Ms. Stewart: I believe Andrea is speaking to the Canadian clean fuel standard. Under that, our members would not be obligated parties unless they are importing into Canada, so it's not cross-provincial. Then our suppliers have that cost. That will funnel through the supply chain.

Senator Massicotte: Not the American producer.

Ms. Stewart: Right.

Senator Cordy: I was going to ask about the taxation going from the producer to the distributor. I'm new to the committee. Could you explain to me what "trade-exposed industry" exactly means?

Mr. Grey: Again, Canada is a net importer of a significant amount of U.S. ethanol. In fact, we are the single largest port of entry for U.S. product. Under this scenario, Canadian domestic producers will be taxed based on carbon output, and that would be another cost to us.

The American product coming in will not be subject to that cost, so they would have an unfair advantage from that perspective in making our product uncompetitive in the market.

Senator Cordy: Would that means you're bringing more in than we are producing in Canada?

Mr. Grey: It would mean that our facilities would likely be potentially so negatively impacted that we may not be able to operate.

Allan MacEwen, président, MacEwen Petroleum Incorporated : Nous sommes taxés.

Le sénateur Massicotte : Ils disent que ce n'est peut-être pas assez.

M. MacEwen : Pour que tout soit clair, l'éthanol est mélangé à l'essence. Ce produit est assujetti à la taxe d'accise fédérale, à la taxe provinciale sur les carburants et, maintenant, au programme de plafonnement et d'échange. Les gouvernements perçoivent les taxes sur l'éthanol qui fait partie du produit.

Le sénateur Massicotte : Ils font valoir que, quand on taxe les producteurs dans un marché tributaire du commerce, ces derniers sont désavantagés, car nous importons des produits de producteurs américains, alors que si on impose la taxe plus loin dans la chaîne, tout le monde est taxé également. Oui, c'est une autre forme de taxe d'accise, mais tout le monde serait taxé de manière égale.

Mme Stewart : Je pense qu'Andrea parlait de la norme canadienne sur les carburants propres, à laquelle nos membres ne seraient pas obligés d'adhérer à moins qu'ils n'importent des produits au Canada; ce n'est donc pas interprovincial. Nos fournisseurs assument ensuite le coût, ce qui se répercute le long de la chaîne d'approvisionnement.

Le sénateur Massicotte : Les producteurs américains ne sont pas touchés.

Mme Stewart : Non.

La sénatrice Cordy : J'allais vous interroger sur le fait d'imposer le distributeur plutôt que le producteur. Je suis nouvelle au sein du comité. Pourriez-vous m'expliquer le sens exact de l'expression « industrie tributaire du commerce »?

M. Grey : Ici encore, le Canada est un importateur net d'éthanol, dont il importe des quantités substantielles des États-Unis. En fait, nous sommes le plus grand port d'entrée du produit américain. Selon le scénario envisagé, les producteurs canadiens seront taxés en fonction de leur production de carbone, ce qui fera gonfler leurs coûts.

Le produit américain qui entre au pays ne sera pas soumis à cette taxe; les producteurs américains jouiront ainsi d'un avantage injuste et notre produit ne sera pas concurrentiel sur le marché.

La sénatrice Cordy : Cela signifie-t-il que nous importons plus d'éthanol que nous en produisons au Canada?

M. Grey : Cela signifie que cette taxe aurait sur nos installations un effet potentiellement si néfaste que nous pourrions être incapables de fonctionner.

Ms. Kent: Trade exposure and competitiveness are inextricably linked; you can't separate them out. Further to what Jim is saying, it's not only that you have that trade exposure and imbalance in terms of being able to compete with foreign product, but it disadvantages the domestic industry in terms of how it can continually reinvest profits, because we're losing them. It takes money away from initiatives we would have for research and development; reducing our footprint, from a CI standpoint; and looking at bringing in world-class technologies. Those are options a Canadian producer would no longer be able to pursue because of the competitive disadvantage created by the trade exposure. There is the opportunity cost as well as the direct cost.

Mme Kent : La vulnérabilité au commerce et la compétitivité sont inextricablement liées et sont inséparables. Pour donner suite aux propos de Jim, je dirais que nous ne sommes pas seulement confrontés à la vulnérabilité au commerce et au déséquilibre quand vient le temps d'affronter la concurrence d'un produit étranger; cette taxe aura pour effet de désavantager l'industrie canadienne, car cette dernière ne peut réinvestir continuellement ses profits si elle n'en fait pas. L'argent payé en taxe ne sera pas investi dans des initiatives que nous lancerions pour effectuer de la recherche-développement, réduire notre empreinte carbone du point de vue de l'indice carbone et tenter d'adopter des technologies de calibre mondial. Les producteurs canadiens ne pourraient plus entreprendre de telles démarches en raison du désavantage concurrentiel créé par la vulnérabilité au commerce. Au coût direct s'ajoutera le coût des occasions perdues.

Senator Cordy: Will this legislation hurt you? We heard from a witness the other evening who said the regulations are what they're really concerned about. It's framework legislation. They are quite concerned about the regulations and would like to have an opportunity to see them before they become part of the bill.

Would you feel the same way?

La sénatrice Cordy : Le présent projet de loi vous pénalisera-t-il? Un témoin nous a indiqué l'autre soir que c'était vraiment le règlement qui suscitait des inquiétudes. Il s'agit d'une loi-cadre; les gens se préoccupent donc énormément du règlement et voudraient avoir l'occasion de l'étudier avant qu'il ne soit adopté.

Partagez-vous cet avis?

Mr. Grey: Yes, on the surface, as we see it today it would be very detrimental to our industry. It's ironic and it's a point made in a previous meeting: It's very counter-intuitive but the whole point of this regulation is to lower GHG emissions.

M. Grey : Oui. En surface, à la manière dont nous voyons la situation aujourd'hui, le projet de loi porterait un dur coup à notre industrie. C'est ironique, et, comme on l'a fait remarquer au cours d'une séance précédente, c'est très contre-intuitif, mais l'objectif premier du règlement consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

In our particular industry, the more natural gas we burn is better because it means we're making more ethanol which means net-net we are contributing more to GHG reductions. It's a very counter-intuitive argument.

Dans notre industrie particulière, plus nous brûlons de gaz naturel, mieux c'est, car cela signifie que nous produisons plus d'éthanol et qu'au poids net réel, nous contribuons à réduire encore plus les émissions de gaz à effet de serre. C'est un argument très contre-intuitif.

The Chair: I think you are right. It's not evident to understand what is going on. This is because of our trade agreements with our neighbour, the United States. I can understand more your side of the equation and how you calculate things but for oil and gas it's a little more confusing.

La présidente : Je pense que vous avez raison. Il n'est pas évident de comprendre ce qu'il se passe. La situation est attribuable à nos accords commerciaux avec notre voisin, les États-Unis. Je peux mieux comprendre votre point de vue et la manière dont vous calculez les coûts, mais c'est encore plus mêlant pour le pétrole et le gaz.

Just to put it in simple terms, I live three kilometres away from Valero in Saint-Romuald in Lévis, but the retail prices of gas I pay at the pump are much higher than in Montreal or Toronto. I don't understand why. Most people don't understand why. When you say we will apply a carbon tax, you say, "Okay there is another tax," and it's more. But we don't understand how the price is set at the end. Can you please explain that?

Pour expliquer les choses en termes simples, je vis à trois kilomètres de Valero, une raffinerie de Saint-Romuald, à Lévis. Or, le prix de l'essence à la pompe est plus élevé qu'à Montréal ou Toronto. Je ne comprends pas pourquoi, comme la plupart des gens, d'ailleurs. Quand vous dites que nous appliquerons une taxe sur le carbone, vous déplorez qu'on vous impose une taxe supplémentaire qui s'ajoute aux coûts. Cependant, nous ne comprenons pas comment le prix final est calculé. Pourriez-vous nous l'expliquer?

Ms. Stewart: I think there are significant misperceptions about how gasoline pricing is set. You spoke of Toronto and Montreal; There are terminals in both of those cities. It's much closer to transport fuel to those outlets. Often, in more rural settings, they are independent operators. Here you're factoring in freight cost and also their supply arrangements.

Kent Marketing just did a study commissioned by the Ontario Government as to why pump prices were significantly higher in northern Ontario, because they are. What they found is they are not making any more margins than those fuel operators in larger urban areas. They simply have additional freight costs. They don't necessarily have the buying power of larger retail fuel outlets, some with multiple sites in city centres. They don't have the volume.

We can certainly provide information that can shed more light on why gas prices vary from region to region, and some research-based, third-party evidence to point to the fact this isn't price gouging, as is often depicted in the media.

The Chair: We are producers of oil here in Canada. Our research is huge. Again, why compare with the United States or Europe? Sometimes gas can be, without the taxes —

Ms. Stewart: Right, because the wholesale price for gasoline is set in New York or Chicago. It's a wholesale market. It's a global market. We are buyers of that price. That is not set in Canada despite the fact that we do have refineries in Canada.

We also operate in supply orbits specific to regions. While we have refiner capabilities in Alberta, that fuel is not coming to Ontario. We're very much a supply-specific environment in Ontario and supply is very short. If one refiner has any sort of maintenance issue or there is the depressurization of the pipeline, that affects the supply market. While I think common thought is that we have a lot of production here in Canada, that's not necessarily the case. It's a lot more fragile than people perceive it to be.

The Chair: What you are saying is that we should be independent or we should try to seek independence from the market that is set in the States? Is this possible? Can we do it?

Ms. Stewart: I'll let Allan speak to that.

Mme Stewart : Je pense qu'il circule bien des idées fausses sur la manière dont le prix de l'essence est fixé. Vous avez parlé de Toronto et de Montréal. Comme il s'y trouve des terminaux, la distance de transport y est bien plus courte. Souvent, en région rurale, l'essence est vendue par des exploitants indépendants. Il faut donc tenir compte du coût de transport et des ententes en matière d'approvisionnement.

Kent Marketing a réalisé dernièrement une étude commandée par le gouvernement de l'Ontario afin de déterminer pourquoi les prix à la pompe sont considérablement plus élevés dans le Nord de cette province, car ils le sont. Les auteurs de l'étude ont constaté que les marges des détaillants de ces régions ne sont pas plus élevées que celles des vendeurs d'essence des grandes villes. Ils doivent simplement assumer des coûts de transport supplémentaires. Ils ne jouissent pas nécessairement du pouvoir d'achat des grands vendeurs d'essence au détail, dont certains possèdent de nombreux points de vente dans les centres urbains. Ils n'ont pas le volume.

Nous pouvons certainement vous fournir des renseignements qui expliqueront pourquoi les prix de l'essence varient d'une région à l'autre, ainsi que certaines informations de tiers fondées sur les recherches montrant que les prix ne sont pas manipulés, comme on l'entend souvent dans les médias.

La présidente : Le Canada est un pays producteur de pétrole. Il s'y fait énormément de recherches. Pourquoi, ici encore, établir une comparaison avec les États-Unis ou l'Europe? Sans les taxes, l'essence peut parfois être…

Mme Stewart : En effet, car le prix de gros de l'essence est établi à New York ou à Chicago. Il s'agit d'un marché de gros mondial. Nous achetons le produit au prix établi. Ce n'est pas au Canada que ce prix est déterminé, même s'il s'y trouve des raffineries.

Nous fonctionnons aussi avec des orbites d'approvisionnement propres aux régions. Même si des raffineries sont en exploitation en Alberta, le carburant qui y est produit n'approvisionne pas l'Ontario. L'approvisionnement est très particulier et très limité dans cette province. Si un raffineur éprouve un problème d'entretien quelconque ou s'il se produit une dépressurisation dans le pipeline, le marché de l'approvisionnement en subit les contrecoups. Même si la croyance commune veut que la production soit élevée au Canada, ce n'est pas nécessairement le cas. L'approvisionnement est bien plus fragile qu'on le pense.

La présidente : Êtes-vous en train de nous dire que nous devrions être indépendants ou que nous devrions chercher à être indépendants du marché établi aux États-Unis. Est-ce possible? Pouvons-nous le faire?

Mme Stewart : Je laisserai Allan vous répondre.

Mr. MacEwen: That's a much larger issue. The producers of petroleum, like Suncor and Syncrude, are public corporations. They have to produce and sell and make a profit. I don't know about what the royalties are or the subsidies, but the prices are based on international prices for the product, and then there are taxes on top of that. The main difference between Canada and the United States is Canada already taxes petroleum at much higher rates.

To address the difference in pricing, you mentioned retail pricing in Saint-Romuald versus Montreal and Toronto. It's a little off topic, but it's hyper-competitive. I don't know about Saint-Romuald, but in Montreal and Toronto you're dealing with tax, competitive issues and volume issues and it's not as simple. It's very complex.

The Chair: I know it's very complex but we need to understand; we will never find a solution if we don't understand. My point with respect to Saint-Romuald is that the reason it's expensive is because it doesn't come from Saint-Romuald. The gas in my car, it doesn't come from Saint-Romuald. It probably comes from the States.

Mr. MacEwen: No. In that market your gasoline would very rarely come from the States. A lot of that market is supplied by the Valero refinery there. Some is imported from Europe, but largely it's right from that refinery. All the other terminals or companies pick up there.

The Chair: Thank you. It comes farther than I thought.

Mr. MacEwen: You don't always know. You could be buying gasoline in Toronto. You don't know where it comes from.

[*Translation*]

Senator Dupuis: First I have a very technical, very specific question for Ms. Stewart. You said among other things that one of the ways of reducing emissions would be to eliminate old cars. Have you established an expiry date for vehicles from the perspective of their excessive pollution?

[*English*]

Ms. Stewart: Absolutely. We work with Dennis DesRosiers, who is an automotive consultant. I can provide you with some data he provided to us. For vehicles on the road post-2010, there is at least a minimum of a 10 per cent increase in engine efficiency of the internal combustion engines. Vehicles below the year 2000 are polluting far more significantly than some of the newer vehicles.

M. MacEwen : La question est bien plus vaste que cela. Les producteurs de pétrole, comme Suncor et Syncrude, sont des sociétés publiques. Elles doivent produire, vendre et faire du profit. J'ignore quelles sont les redevances ou les subventions, mais les prix sont fondés sur les prix internationaux du produit, auxquels s'ajoutent les taxes. La principale différence entre le Canada et les États-Unis, c'est que les taux de taxation du pétrole au Canada sont déjà bien plus élevés.

Pour ce qui est des écarts de prix du pétrole, vous avez évoqué les disparités entre Saint-Romuald et Montréal ou Toronto. La question s'écarte un peu du sujet, mais sachez que le marché est extrêmement concurrentiel. Je ne connais pas la situation à Saint-Romuald, mais, à Montréal et à Toronto, il faut compter avec les taxes, des problèmes de concurrence et des questions de volume. La situation n'y est donc pas aussi simple. C'est très complexe.

La présidente : Je sais que c'est très complexe, mais nous devons comprendre, car nous ne trouverons jamais de solution si nous ne comprenons pas. En ce qui concerne Saint-Romuald, l'essence y est chère parce qu'elle ne vient pas de Saint-Romuald. L'essence qui alimente ma voiture ne vient pas de Saint-Romuald, mais probablement des États-Unis.

M. MacEwen : Non. Dans ce marché, votre essence viendra très rarement des États-Unis. Ce marché est en grande partie approvisionné par la raffinerie de Valero. Une partie du produit est importé d'Europe, mais il vient en majeure partie de cette raffinerie. Tous les autres terminaux et entreprises s'y approvisionnent.

La présidente : Merci. L'essence vient de plus loin que je le pensais.

M. MacEwen : On ne sait pas toujours ce qu'il en est. Vous pourriez acheter de l'essence de Toronto. Vous n'en connaissez pas la provenance.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : J'avais d'abord une question très technique, très précise pour Mme Stewart. Vous avez dit, entre autres, qu'un des moyens de réduire les émissions serait de retirer les vieilles voitures. Avez-vous établi une date de péremption d'une voiture du point de vue de sa trop grande pollution?

[*Traduction*]

Mme Stewart : Certainement. Nous collaborons avec Dennis DesRosiers, consultant dans le domaine de l'automobile. Je peux vous transmettre certaines données qu'il nous a fournies. Depuis 2010, l'efficacité du moteur à combustion interne des véhicules sur la route est au moins 10 p. 100 plus élevée. Les véhicules achetés avant 2000 sont beaucoup plus polluants que les véhicules récents.

We have seen in the U.S., there are some programs that have a cash-for-clunkers synopsis. I would love to get you some data so I will follow up on the emissions that can get taken off the road through providing some sort of relief or tax incentive for getting out of older vehicles.

I know that in meetings with Natural Resources Canada, this has been brought to the table, say look at transitioning some of the fleet. In terms of actually contributing to greenhouse gas emissions, older vehicles are a significant contributor.

[*Translation*]

Senator Dupuis: I have another question. If I understood correctly, the facilities of the members of your association — I'm thinking of those you gave as examples, such as Couche-Tard, Canadian Tire and others — are not necessarily located within a single province. You have facilities in several provinces, correct? With regard to the price, and the amount of the tax that accumulates, are there significant differences among your members? Does carbon pricing add to what you are already paying, or to the differences you have to absorb regarding the provincial tax, which necessarily varies from one province to another?

[*English*]

Ms. Stewart: I think it depends on how it is passed down. We are interested to see the legislation. Through a cap-and-trade program, that can obviously get passed down through the pumps, but if it's a direct carbon tax on the price, that will be a direct consumer cost. If it's a direct carbon tax, from my understanding that will not affect our purchase at the terminal in terms of the cost, but it will add an additional cost to the consumer who fills up their tank.

As you see here, so much of that cost is already taxes and we're operating on a very small retail margin that has not kept pace with inflation.

Senator Seidman: Thank you very much for your presentations. I am trying to understand, Ms. Stewart, your presentation to us about the marketers — what you call your independent marketers.

You said Esso divested all its retail sites in 2016, and Shell has divested all of its sites in Eastern Canada. What kind alignment is there among this vast market of independent retailers?

Mr. MacEwen: I'll try and answer. For example, when Imperial Oil or Esso sells their sites, with that goes 20-year supply arrangements. The large purchasers of the those sites

Nous avons vu qu'aux États-Unis, il existe des programmes permettant d'échanger son tacot contre de l'argent comptant. J'aimerais vous fournir des données à ce sujet; je vous communiquerai donc de l'information ultérieurement sur les émissions qu'on peut éliminer en offrant une sorte d'allègement ou d'incitatif fiscal afin de retirer les vieux véhicules de la route.

Je sais que la question a été abordée lors d'une réunion avec Ressources naturelles Canada, au cours de laquelle il a été envisagé de renouveler une partie de la flotte. Les vieux véhicules contribuent considérablement aux émissions de gaz à effet de serre.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : J'ai une autre question. Si j'ai bien compris, pour les membres de votre association — je pense à ce que vous donnez comme exemple, Couche-Tard, Canadian Tire et d'autres —, leurs installations ne sont pas nécessairement situées à l'intérieur d'une seule province. Vous avez des installations dans plusieurs provinces, n'est-ce pas? Par rapport au prix et au montant de la taxe qui s'additionne, est-ce qu'il y a des différences significatives pour vos membres? Et est-ce que fixer un prix pour le carbone change quelque chose par rapport à ce que vous payez déjà et les différences que vous avez à absorber en ce qui a trait à la taxe provinciale, qui varie forcément d'une province à l'autre?

[*Traduction*]

Mme Stewart : Je pense que cela dépend de la manière dont le coût est transmis. Nous sommes impatients de voir la loi. Dans le cadre d'un programme de plafonnement et d'échange, le coût peut être transmis à la pompe, mais s'il s'agit d'une taxe directe sur le carbone, c'est le consommateur qui assumera directement le coût. Si c'est une taxe directe sur le carbone, je crois comprendre que cela n'aura aucune incidence sur le coût de l'achat au terminal, mais cela fera monter le prix que le consommateur paie pour faire le plein.

Vous pouvez constater que les taxes constituent déjà une bonne partie du coût, et nous faisons une très mince marge qui n'a pas suivi l'inflation.

La sénatrice Seidman : Je vous remercie beaucoup de vos exposés. Madame Stewart, je tente de comprendre ce que vous nous avez dit sur les marchants ou ce que vous appelez vos marchants indépendants.

Vous avez indiqué qu'Esso s'était départi de ses postes de vente au détail en 2016 et que Shell avait fait de même dans l'Est du Canada. Quelle sorte de concertation existe-t-il dans ce vaste marché de marchants indépendants.

M. MacEwen : Je vais tenter de répondre. Par exemple, quand Imperial Oil ou Esso vendent leurs postes d'essence, ils concluent des ententes d'approvisionnement de 20 ans. Les

from Imperial Oil were 7-Eleven, Couche-Tard and Wilson's. From a consumer's point of view, you can pull into an Esso in Halifax that's no longer owned by Imperial Oil but by Wilson's or Couche Tard. From a consumer's point of view, it's seamless.

It's the same thing with Shell. Shell sold retail assets to Sobey's in Quebec and the Maritimes, and the consumer would not know the difference, but their supply arrangements would go along with that.

Does that answer your question?

Senator Seidman: That goes some way to helping me understand. I'm trying to understand what the influence is of the industry. They sell off all their retail outlets, but what kind alignment, then, is there among all these independents, or is there one? We often hear that.

To pursue the conversation you were having with our chair, we all wonder how the prices are set. You see the price of a barrel of oil go up, and within seconds, the prices are up at all the pumps. When they go down, it takes days for the prices to go down at the pumps. I'm just expressing to you the usual frustration I'm sure you hear all the time.

I'm trying to understand what alignment there is.

Mr. MacEwen: There is no alignment, first of all. Everybody is competing. As I mentioned, it's hyper-competitive. The prices are set based on New York Harbor, and the Canadian producers and refiners set the wholesale prices daily. The daily price I pay the various suppliers is set based on what various products trade for on New York Harbor, plus the exchange rate. The exchange rate is as critical to what we pay as the price of crude.

That sets our buying price. In Canada, that changes normally every night at midnight. If there is a price decrease, net, considering crude and the dollar exchange, my cost goes down or up at midnight, whichever.

I would argue that we're slow to go down. We can argue that we're slow to go up, too, because it is so competitive.

But there is no alignment, Couche-Tard runs their own business, and we all run our own businesses. Price is one of several items we compete over, and it's obviously the highest profile.

Senator Seidman: I understand what you're saying.

postes d'essence d'Imperial Oil ont principalement été acquis par 7-Eleven, Couche-Tard et Wilson's. Le poste d'essence d'Esso où se présente un consommateur à Halifax n'appartient plus à Imperial Oil, mais à Wilson's ou Couche-Tard. Le consommateur ne s'aperçoit de rien.

Il en va de même pour Shell, qui a vendu ses postes d'essence à Sobey's au Québec et dans les Maritimes. Le consommateur ne fera pas la différence. Les sociétés ont toutefois conclu des ententes d'approvisionnement.

Cela répond-il à votre question?

La sénatrice Seidman : Cela m'aide un peu à comprendre. J'essaie de comprendre l'influence de l'industrie. Les grandes compagnies vendent tous leurs postes de vente au détail, mais quelle concertation lie tous ces exploitants indépendants? Existe-t-il une telle concertation? Nous entendons souvent dire qu'il y en a une.

Pour poursuivre l'échange que vous aviez avec notre présidente, nous nous demandons tous comment les prix sont établis. Quand le prix du baril de pétrole augmente, les prix font de même à toutes les pompes en l'espace de quelques secondes, mais quand le prix du baril diminue, il faut des jours avant que les prix ne baissent à la pompe. Je ne fais qu'exprimer les doléances habituelles que vous entendez certainement tout le temps.

Je tente de comprendre la concertation qui existe à cet égard.

M. MacEwen : Sachez tout d'abord qu'il n'y a pas de concertation, car tout le monde se fait concurrence. Comme je l'ai fait remarquer, le marché est extrêmement concurrentiel. Les prix sont établis en fonction du prix qui a cours au port de New York, et les producteurs et les raffineurs canadiens ajustent quotidiennement les prix de gros. Le prix quotidien que je paie aux divers fournisseurs se fonde sur le prix auquel les divers produits se transigent au port de New York et sur le taux de change. Ce dernier joue un rôle de premier plan en ce qui concerne le prix que nous payons pour le pétrole brut.

C'est ainsi que notre prix d'achat est établi. Au Canada, ce prix change normalement tous les jours à minuit. Si le prix connaît une diminution nette, dépendamment du prix du brut et du taux de change, mon coût augmente ou diminue à minuit.

Je dois admettre que nous mettons du temps à réduire nos prix. Je pourrais toutefois faire valoir que nous les augmentons lentement aussi, car le marché est très concurrentiel.

Il n'y a cependant pas de concertation. Couche-Tard gère ses propres affaires, et nous faisons tous de même. Le prix n'est qu'un élément parmi tant d'autres au sujet desquels nous nous faisons concurrence, mais c'est évidemment celui qui attire le plus l'attention.

La sénatrice Seidman : Je comprends ce que vous dites.

We heard from the Canadian Fuels Association on Tuesday. They were presenting for the industry. I'm trying to understand the impact of the carbon tax or various different provincial solutions to these issues, because there will be different solutions in every province, seemingly.

The point he was trying to make was there is a need to align stringency with existing carbon pricing regimes in Canada. He was very concerned that if there is no alignment and consistency in the dynamics of fuel markets across the country, we would end up with interjurisdictional distortions within our country. Then there would be a lot of issues about competitiveness in individual provinces and across the border as well.

Is there some similar issue with your independent retailers?

Ms. Stewart: There is a mishmash — a carbon tax versus cap and trade. From our perspective, we have members who are obligated parties under the cap-and-trade regime, and it is immensely complicated and burdensome. If the government is going ahead with a tax, having one national, holistic price on carbon makes more sense than a mishmash of various regulations, absolutely.

Senator Seidman: That creates issues.

Ms. Stewart: Yes.

Senator Richards: Thank you for being here. I asked this question before to another group, and I don't think there is any definitive answer. There was an article in the *Calgary Herald* a few weeks ago and one in *The Globe and Mail* about us losing our best tech students to the south because of the lack of research in petroleum exploration. Does that worry you at all? It certainly bothers me.

Mr. MacEwen: For what we do, it does not really affect us. It affects us the same as it affects any other Canadian citizen, but specific to what our job is in the industry, it's not a direct influence. However, if you were a refiner or producer, that's where losing those jobs could be more relevant.

Senator Richards: It's a lot of brain power going south.

Mr. MacEwen: We don't like that any more than any other Canadian citizen.

Nous avons entendu le témoignage de l'Association canadienne des carburants mardi. Des représentants ont fait des déclarations au nom de l'industrie. J'essaie de comprendre l'incidence de la taxe sur le carbone ou des diverses solutions provinciales pour régler ces problèmes, car il y aura différentes solutions dans chaque province, semble-t-il.

L'argument que j'essayais de faire valoir, c'est qu'il faut une harmonisation rigoureuse avec les régimes de tarification du carbone existants au Canada. La grande préoccupation est que s'il n'y a pas d'harmonisation et de cohérence dans la dynamique des marchés du carburant au pays, nous serons confrontés à des déséquilibres entre les différentes instances au pays. Il y aurait de nombreux problèmes entourant la compétitivité des provinces et de l'autre côté de la frontière également.

Êtes-vous aux prises avec une situation semblable en ce qui concerne vos détaillants indépendants?

Mme Stewart : C'est pêle-mêle... Il y a une taxe sur le carbone et un système de plafonnement et d'échange. De notre point de vue, nous avons des membres qui sont des parties visées par le système de plafonnement et d'échange, qui est extrêmement compliqué et contraignant. Si le gouvernement va de l'avant et impose une taxe, il est certainement plus logique d'appliquer une taxe globale sur le carbone que d'avoir un ramassis de règlements différents.

La sénatrice Seidman : Cela crée des problèmes.

Mme Stewart : Oui.

Le sénateur Richards : Merci d'être ici. J'ai posé cette question à un autre groupe de témoins, et je ne crois pas avoir obtenu une réponse définitive. Il y a eu un article qui est paru dans le *Calgary Herald* il y a quelques semaines et un autre dans le *Globe and Mail* sur la perte de nos meilleurs étudiants en technologie au profit du sud en raison du manque de recherche en exploration pétrolière. Cette situation vous inquiète-t-elle? Cela me préoccupe certainement.

M. MacEwen : Dans notre champ d'activité, cette situation a une incidence sur nous. Elle nous affecte de la même manière qu'elle affecte n'importe quel autre Canadien, mais compte tenu du travail que nous faisons dans l'industrie, les répercussions ne sont pas directes. Cependant, si vous êtes un raffineur ou un producteur, la perte de ces emplois pourrait avoir une incidence plus directe.

Le sénateur Richards : De nombreuses ressources intellectuelles se dirigent vers le Sud.

M. MacEwen : Cette situation ne nous plaît pas plus qu'elle ne plaît à n'importe quel autre citoyen canadien.

The Chair: A retailer, the corner store, the Couche Tard, how many products do they sell? You gave some examples for very broad products, but at the retailer, how many are there — ten, five?

Mr. MacEwen: Gasoline?

The Chair: Yes.

Mr. MacEwen: There are basically four products. There are three grades of gasoline, typically 87, 89 and 91 octane, and then there is diesel fuel. A typical station would have a maximum of four products.

The Chair: The ratio at which it will impact the carbon tax is not necessarily what was given by — I don't remember who gave a very broad —

Ms. Stewart: That included those products. That was commissioned by Kent Group Ltd., petroleum analysts. They took into account three grades of gasoline and the diesel fuel. That was all-encompassing.

Senator Mockler: Renewable Industries Canada says, and you mentioned, that your industry will be hit twice with a carbon price and be subject to upcoming current fuel standards. The question is: Are you being consulted on what the current fuel standards will look like going forward? Are you being heard?

What is your preferred option, carbon pricing or regulations? Give us examples of the impact this will have on the consumer.

Mr. Grey: To your first point, yes, Andrea and I are very much involved in the CFS process. We are members of the multi-stakeholder team, as well as the technical working group. We also have more specialized people on our team involved in the sub-working groups, who are dealing with established critical issues.

Yes, the consultations are ongoing. They are very open. We are being listened to.

As far as the second point, without really understanding or having a clear window to see what the outcome of these processes will be, it's difficult to really underline what the impact will be to us at the end of the day. In our particular case, being largely based in Ontario, number one, we are subject to cap and trade. What we are hoping to achieve through the CFS process is monetizing, frankly, the benefits we bring to our goals under the CFS process to reduce GHG emissions within the transportation sector.

La présidente : Un détaillant, un dépanneur comme Couche-Tard, vend combien de produits? Vous avez donné quelques exemples pour des produits très généraux, mais combien de produits sont vendus — dix, cinq?

M. MacEwen : Des produits d'essence?

La présidente : Oui.

M. MacEwen : Il y a essentiellement quatre produits. Il y a trois grades d'essence, dont les taux d'octane sont habituellement de 87, 89 et 91, puis il y a le carburant diesel. Une station d'essence offre habituellement un maximun de quatre produits.

La présidente : Le ratio qui aura une incidence sur la taxe sur le carbone n'est pas forcément celui qu'on a fourni — je ne me rappelle pas qui a mentionné un ratio très général...

Mme Stewart : Cela incluait ces produits. L'étude a été mandatée par Kent Group Ltd., une entreprise d'analyse de pétrole. Elle a pris en considération les trois grades d'essence et le diesel. C'était une étude complète.

Le sénateur Mockler : Industries renouvelables Canada dit, et vous l'avez mentionné, que votre industrie sera touchée à deux reprises avec la tarification du carbone et les normes relatives aux carburants actuelles. La question est la suivante : est-ce qu'on vous consulte pour savoir à quoi ressembleront les normes relatives aux carburants actuelles à l'avenir? Est-ce qu'on écoute ce que vous avez à dire?

Quelle est votre option préférée, la tarification du carbone ou la réglementation? Donnez-nous des exemples des répercussions que cela aura sur le consommateur.

M. Grey : Pour répondre à votre première observation, oui, Andrea et moi participons activement au processus de la norme sur les carburants propres, ou NCP. Nous sommes membres d'une équipe multipartite et d'un groupe de travail technique. Nous comptons également des personnes plus spécialisées dans les sous-groupes de travail, qui se penchent sur des enjeux cruciaux.

Oui, les consultations sont en cours. Elles sont très ouvertes. On écoute ce que nous avons à dire.

Pour répondre à votre deuxième observation, puisque nous ne savons pas vraiment quelle sera l'issue de ces processus, il est difficile d'établir quelle sera l'incidence pour nous en bout de ligne. Dans notre cas, puisque nous sommes basés en grande partie en Ontario, nous sommes assujettis à un système de plafonnement et d'échange. Ce que nous essayons d'atteindre par l'entremise du processus de la NCP, c'est de monétiser les avantages que nous apportons à nos objectifs dans le cadre du processus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Hopefully that will balance our playing field here domestically.

It doesn't necessarily solve the fact we are exposed to trade from the United States. Yes, we are emitters of GHG in our processes but we are also contributing to GHG emission reductions and we should see credit for that.

Ms. Kent: Your question focuses on the consultation process and whether parties are being heard. I agree that parties are being heard. There is a lot of expertise and there are a lot of smart people from ECCC around the table. I think there should be some focus on the timeline, not on the mandate, not on the consultation process writ large but on the timeline we're facing right now. A lot of people around the table, ourselves included, are starting to get concerned that time may be running out. Regulations should not be forfeited for the CFS.

Senator Patterson: Thank you for being here.

There are four provinces that have implemented a carbon pricing system. I'm wondering if you could tell us whether those carbon pricing systems have reduced the sales volume from your operators in those provinces? Carbon pricing is designed to divert people away from fossil fuels.

Ms. Stewart: It's incentivized behaviour. We do have some statistics on this. In British Columbia, they have lowered emissions, but I can get you specific sales volumes if that is something you're looking for. Quebec and Ontario cap and trade is relatively new so I could check with our petroleum analysts to get perspective on that.

Mr. MacEwen: In our business, the answer would be no.

Senator Patterson: It has not worked to disincentivize people. I live in Nunavut and I don't know how people are going to convert to riding a bike to work in mid winter or other alternatives, but you're telling me you believe the carbon pricing systems haven't disincentivized people from buying gas.

Mr. MacEwen: That's my answer. Now when gasoline is retailing for, let's say, $1 a litre versus $1.40 a litre, you will see some cut back on the type of vehicles that are bought, the driving habits. A lot of the driving is it's in today's life is mandatory. It is people driving to work. Some of it we call elasticity. When you get that change, you see some elasticity and reduction. The additional five cents a litre that it costs between the cap and trade and the HST will not make a difference on its own. We've seen crude go up quite a bit in the last two months so that has created higher pricing.

Nous espérons que cela uniformisera les règles du jeu au pays.

Cela ne règle pas forcément le fait que nous sommes à la merci des échanges commerciaux des États-Unis. Nous produisons des GES dans le cadre de nos processus, mais nous contribuons également à réduire les émissions de GES et nous devrions recevoir une certaine reconnaissance pour nos efforts.

Mme Kent : Votre question porte sur le processus de consultation et si les parties sont entendues. Je conviens que les parties sont entendues. Il y a une grande expertise et de nombreuses personnes intelligentes d'ECCC autour de cette table. Je pense que nous devrions nous concentrer sur l'échéancier plutôt que sur le mandat et le processus de consultation de façon générale. De nombreuses personnes autour de cette table, nous compris, commencent à craindre que nous allons manquer de temps. On ne devrait pas renoncer à la réglementation pour la NCP.

Le sénateur Patterson : Merci d'être ici.

Quatre provinces ont mis en place un système de tarification du carbone. Je me demande si vous pourriez nous dire si ces systèmes de tarification du carbone ont réduit les ventes de vos exploitants dans ces provinces. La tarification du carbone vise à détourner les gens des combustibles fossiles.

Mme Stewart : On incite les gens à adopter certains comportements. Nous avons des statistiques à ce sujet. En Colombie-Britannique, on a réduit les émissions, mais je peux vous fournir les volumes des ventes précis, si vous le voulez. Le système de plafonnement et d'échange au Québec et en Ontario est relativement nouveau, alors je pourrais vérifier auprès de nos analystes du pétrole pour avoir un aperçu de la situation.

M. MacEwen : Dans notre champ d'activité, la réponse serait non.

Le sénateur Patterson : Cela n'a pas dissuadé les gens. Je vis au Nunavut et je ne sais pas comment les gens pourront se rendre au travail en vélo au milieu de l'hiver ou par d'autres moyens de transport, mais vous me dites que vous croyez que les systèmes de tarification du carbone n'ont pas dissuadé les gens d'acheter de l'essence.

M. MacEwen : Voici ma réponse. Lorsque l'essence se vend 1,40 $ le litre, par exemple, vous constaterez des réductions de l'achat de certains types de véhicules, des changements dans les habitudes de conduite. Une grande partie de la conduite dans la vie d'aujourd'hui est obligatoire. Les gens se rendent au travail en voiture. Lorsqu'un tel changement survient, on constate une certaine variabilité et des réductions. Les 5 cents le litre additionnels qu'il en coûte entre le plafonnement et l'échange et la TVH ne changeront rien. Nous avons vu une hausse assez marquée du prix du pétrole brut au cours des deux derniers mois, ce qui a donné lieu à une hausse du prix.

Ms. Stewart: Senator, to provide some more insight, the difference between a carbon tax and the cap and trade is that carbon tax consumers know they are paying that tax but for the cap and trade, that number is not posted anywhere on the pump. While it lets industry participate in the cap and trade program, consumers don't understand why that price of gasoline has gone up. They think its big oil when, in fact, 78 per cent of sites are independent business owners. It's not increasing the price to gouge consumers, it's taxation.

Mme Stewart : Sénateur, pour vous donner une meilleure idée, la différence entre une taxe sur le carbone et le système de plafonnement et d'échange est que les consommateurs savent qu'ils paient la taxe sur le carbone, mais en ce qui concerne le plafonnement et l'échange, le prix n'est pas affiché à la pompe. Même si on laisse l'industrie participer au programme de plafonnement et d'échange, les consommateurs ne comprennent pas pourquoi le prix de l'essence a augmenté. Ils pensent que c'est à cause des grandes sociétés pétrolières mais, en fait, 78 p. 100 des sites appartiennent à des propriétaires de commerce indépendants. Ils n'augmentent pas le prix pour exploiter les consommateurs; c'est une taxe.

Senator Patterson: You've talked about other ways of reducing emissions, including getting older cars off the road. You mentioned adjusting driving habits. Could you give an example of how Canadians could adjust their driving habits?

Le sénateur Patterson : Vous avez parlé d'autres façons de réduire les émissions, y compris de retirer les vieilles voitures de la circulation. Vous avez mentionné de changer les habitudes de conduite. Pourriez-vous donner un exemple de la façon dont les Canadiens pourraient modifier leurs habitudes de conduite?

Ms. Stewart: We worked with the City of North Vancouver and have implemented a program called Smart Fuelling. I encourage everyone to check out the website, smartfuelling.ca. We put labels on all pumps in the city that encouraged people to commute with fellow people in their neighbourhoods, to turn off the air conditioning, take off the roof racks, to find transportation alternatives to work when they can.

Mme Stewart : Nous avons travaillé avec la municipalité de Vancouver-Nord et avons mis en œuvre un programme intitulé Le plein intelligent. J'encourage tout le monde à consulter le site web, à smartfuelling.ca. Nous avons placé des affiches à toutes les pompes dans la ville pour encourager les gens à faire du covoiturage avec des concitoyens dans leurs quartiers, à éteindre l'air climatisé, à enlever les porte-bagages sur le toit de leur voiture, et à trouver d'autres modes de transport pour se rendre au travail lorsqu'ils le peuvent.

We understand there is a climate change issue and we do want to lower greenhouse gas emissions. There are ways to incentivize behaviour through transit and other means. In Ontario, they have increased their ethanol mandate to 10- per cent, effective in 2020. We are in favour of renewable fuel increases, in terms of the percentages mandated by the provinces. There are other ways. I will follow up with the data from Dennis DesRosiers to show how just how much those older vehicles contribute to greenhouse gas emissions. I think you will be quite surprised to see that data in correlation to what a carbon tax could do to lower those same emissions.

Nous comprenons qu'il y a la question des changements climatiques, et nous voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il y a des façons d'encourager les gens à adopter des comportements par l'entremise du transport en commun et d'autres modes de transport. En Ontario, on a augmenté l'exigence relative à l'éthanol à 10 p. 100, qui entrera en vigueur en 2020. Nous sommes en faveur d'augmenter les carburants renouvelables, en rehaussant les pourcentages exigés par les provinces. Il y a d'autres façons. Je vais revenir sur les données que Dennis DesRosiers a fournies pour montrer à quel point ces vieux véhicules contribuent aux émissions de gaz à effet de serre. Je pense que vous serez très surprise de voir les données qui montrent ce qu'une taxe sur le carbone pourrait faire pour réduire ces émissions.

The Chair: Thank you very much for sending that information.

La présidente : Merci beaucoup de nous offrir de nous faire parvenir cette information.

Ms. Stewart: If I can speak for another moment, I will supply you the supply study, which should provide perspective on the supply orbits in Canada and how the price of gasoline is set.

Mme Stewart : Si vous me permettez d'intervenir à nouveau, je vais vous fournir l'étude sur l'approvisionnement, ce qui devrait vous donner une idée des sphères d'approvisionnement au Canada et de la façon dont le prix de l'essence est fixé.

Ms. Kent: What works in Ontario, where I live, will not work in Nunavut. But what Ms. Stewart is saying is so important. Government is up against a big, ambitious and complex problem, and a lot of what is being discussed are important theories that need to be worked out for the Canadian market. We should not

Mme Kent : Ce qui fonctionne en Ontario, où j'habite, ne fonctionnera pas au Nunavut. Cependant, ce que Mme Stewart dit est très important. Le gouvernement est confronté à un problème de taille complexe, et une grande partie des sujets de discussion sont des théories importantes qui doivent être résolues

lose sight of opportunities that will be practical and immediate. We can look at opportunities that are here, using vehicles on the road today and products that are already in the marketplace.

The Chair: Out of curiosity, you are producing biofuels and they have the retail pumps. Can we think that one day, just for the transport issue, you will supply more and more to the retailers?

Ms. Stewart: Would it be helpful to discuss how we actually pick up the petroleum and then integrate the renewable fuels?

The Chair: Yes.

Mr. MacEwen: That's actually fairly simple. For the ethanol producers, I don't know how many plants there are in Ontario, but there are five or six, and those plants supply the terminals which are essentially Shell, Imperial Oil, Suncor, Valero, terminal/refiners. There are a couple of independents who are also suppliers. The ethanol goes from those plants to the terminals, the terminals supply us and the terminals blend whatever percentage is necessary to meet the mandate.

The Chair: That is very helpful.

Ms. Kent: In Ottawa specifically, when you drive on Hunt Club to the airport and you see those white cylinders to the left, that's the Ottawa terminal. A MacEwen's truck would go there and fill up, they would mix their renewable fuel at the terminal then drive to the gas stations.

The Chair: What is the difficulty of sending biofuel instead of diesel to Nunavut?

Mr. Grey: It's transportation. It's getting the product from where it's produced. In our particular case, Ontario and Quebec is the concentration of our biofuels producers because that's where the raw material is grown. The transportation cost of getting that product to Nunavut would be significant.

The Chair: Wouldn't it be a good idea if the subsidy government gives for diesel could be passed on to biofuels?

Ms. Kent: Looking at ways to incentivize is the question here. Could the government subsidize the logistics that would be required?

I think it depends on how you approach the goal. That would be my answer. If you were looking at what is Canada capable of nationally in terms of reducing GHG reductions, looking at fuel supply and fuel use, it probably would be the most immediate and effective way to go to where the driving habits are the most

pour le marché canadien. Nous ne devrions pas perdre de vue les occasions concrètes et immédiates. Nous pouvons examiner les possibilités existantes, en utilisant les véhicules qui sont sur la route à l'heure actuelle et les produits qui sont déjà sur le marché.

La présidente : Par curiosité, vous produisez des biocarburants qui sont vendus au détail. Pouvons-nous imaginer qu'un jour, pour régler la question du transport, vous approvisionnerez de plus en plus les détaillants?

Mme Stewart : Serait-il utile de discuter de la façon dont nous allons chercher le pétrole et intégrer les carburants renouvelables?

La présidente : Oui.

M. MacEwen : C'est assez simple, en fait. Pour les producteurs d'éthanol, je ne sais pas combien d'usines l'Ontario compte, mais il y en a cinq ou six, et ces usines approvisionnent les terminaux, qui sont essentiellement les terminaux et raffineries de Shell, Imperial Oil, Suncor et Valero. Il y a quelques entreprises indépendantes qui sont également des fournisseurs. L'éthanol est acheminé de ces usines vers les terminaux, qui nous approvisionnent et qui mélangent le pourcentage qui est nécessaire pour répondre à l'exigence.

La présidente : C'est très utile.

Mme Kent : À Ottawa plus précisément, lorsque vous conduisez sur Hunt Club pour vous rendre à l'aéroport et que vous voyez ces cylindres blancs à votre gauche, c'est le terminal d'Ottawa. Un camion de MacEwen le remplit, puis le carburant renouvelable est mélangé au terminal, et le camion se rend ensuite aux stations d'essence.

La présidente : Quel est le problème avec le fait d'envoyer du biocarburant plutôt que du diesel au Nunavut?

M. Grey : C'est le transport. C'est le transport du produit à partir de l'usine. Dans notre cas, les producteurs de biocarburants sont concentrés en Ontario et au Québec car c'est là où la matière première est cultivée. Les coûts de transport pour acheminer ce produit au Nunavut seraient considérables.

La présidente : Ne serait-il pas une bonne idée si la subvention que le gouvernement accorde pour le diesel soit transférée aux biocarburants?

Mme Kent : Il faut trouver des incitatifs. Le gouvernement pourrait-il subventionner l'aspect logistique?

Je pense que tout dépend de la façon dont on aborde l'objectif. C'est ma réponse. Si vous examinez ce que le Canada est capable de faire à l'échelle nationale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'approvisionnement en carburant et la consommation de carburant, ce serait probablement la façon la

concentrated. That will continue to focus on markets in Ontario and eastern Ontario rather than trying to penetrate in much more isolated markets.

Mr. Grey: As an example that is somewhat unrelated, but as we said earlier, Canada has a 5 per cent ethanol management. Up until a recent announcement, Ontario has a 5 per cent ethanol mandate, but the GTA blends somewhere around 7 per cent to 8 per cent. That's the concentration of the driving, and that establishes an average across the province.

The Chair: Thank you very much. That was so interesting to understand.

Senator Wetston: Sorry I was late. I probably missed your presentation and a number of answers to questions. Cut me off if I'm repeating.

Full disclosure: I was at the Competition Bureau from 1986 to 1993. It was a very interesting time in this industry. I participated in a number of mergers, such as Texaco and Imperial Oil. Mr. MacEwen, I think you were around then. I was hoping you would be a bit more positive about that. I participated in a lot of gasoline pricing inquiries over the years. No need to tell you about that.

When I mention conscious parallelism you will know what I mean quickly. Then I trust your competition policy terms. Why am I mentioning that? This is about carbon pricing. It was always my opinion that part of the reason for the escalation in the gasoline price was less to do with conspiratorial behaviour and more to do conscious parallelism as we know it. It also had to with refinery and pipeline capacity. It has been my point of view that refinery capacity has been a challenge in this country, certainly in certain parts, and pipeline capacity at certain times. Today, we are dealing with a pipeline capacity from a different perspective.

Without refinery or pipeline capacity, we will not see reductions in gasoline prices. We will see an imposition of a carbon tax, however that happens — cap and trade or with respect to the taxes we just talked about.

That's well and good. You can have a point of view, good or bad, but at the end of day, when we think about consumers and what they have to pay, I think the independents have done a great job in this country. I'm very supportive of them, because they have been a competitive variable, which has assisted over the years and should be congratulated, Mr. MacEwen, because it's important for consumers.

plus immédiate et efficace de se concentrer sur les habitudes de conduite. On continuera de mettre l'accent sur les marchés en Ontario et dans l'Est de l'Ontario plutôt que d'essayer de pénétrer des marchés beaucoup plus isolés.

M. Grey : Pour vous donner un exemple qui n'est vraiment pas lié à ce dont nous discutons, comme nous l'avons dit plus tôt, le Canada a un objectif de 5 p. 100 d'éthanol. Jusqu'à cette récente annonce, l'objectif de l'Ontario était de 5 p. 100 d'éthanol, mais la région du Grand Toronto mélange jusqu'à 7 ou 8 p. 100 d'éthanol. C'est la concentration dans cette région, et c'est ce qui établit une moyenne dans la province.

La présidente : Merci beaucoup. C'était très intéressant.

Le sénateur Wetston : Désolé d'être arrivé en retard. J'ai probablement raté votre exposé et un certain nombre de vos réponses à des questions. Interrompez-moi si je répète ce qui a déjà été dit.

Pour tout dire, j'ai travaillé au Bureau de la concurrence de 1986 à 1993. C'était une période très intéressante dans cette industrie. J'ai participé à un certain nombre de fusions telles que Texaco et Imperial Oil. Monsieur MacEwen, je pense que vous oeuvriez dans l'industrie à cette époque. J'espérais que vous seriez un peu plus positif à ce sujet. J'ai participé à de nombreuses enquêtes sur le prix de l'essence au fil des ans. Je n'ai pas besoin de vous le dire.

Quand je parle du parallélisme conscient, vous comprendrez rapidement ce que je veux dire. J'ai confiance dans les modalités de votre politique relative à la concurrence. Pourquoi je le mentionne? C'est une question de tarification du carbone. J'ai toujours été d'avis que l'une des raisons de la hausse du prix de l'essence avait moins à voir avec une conspiration et plus à voir avec le parallélisme conscient tel qu'on le connaît. Il y avait aussi les capacités des raffineries et des pipelines. J'estime que les capacités des raffineries posent problème au pays, assurément dans certaines régions, et les capacités des pipelines aussi, à certains moments. À l'heure actuelle, nous abordons les capacités des pipelines sous un angle différent.

Sans raffinerie et pipeline, il n'y aura pas de réduction du prix de l'essence. Une taxe sur le carbone sera imposée, peu importe comment on s'y prend — par l'entremise d'un système de plafonnement et d'échange ou des taxes dont nous venons de parler.

Tout va bien. Vous pouvez avoir une opinion, bonne ou mauvaise, mais en bout de ligne, lorsque nous pensons aux consommateurs et à ce qu'ils doivent payer, j'estime que les entreprises indépendantes ont fait un excellent travail au pays. Je les appuie vivement, car elles sont une variable pour la concurrence, ce qui a donné un coup de main au fil des ans et devrait être salué, monsieur MacEwen, car c'est important pour les consommateurs.

Here is the bottom line: What do you view, whether it's a cap-and-trade regime or a carbon tax regime — I would prefer to have one for the country, but that's not the way we're going; welcome to Canada — what is the bottom-line competitive impact — I'm talking about competitive impact — of a carbon tax or cap and trade on your business?

Mr. MacEwen: Are you talking to me as a retailer?

Senator Wetston: Whomever.

Mr. MacEwen: Essentially, if everybody is the same, there is no impact — as long as it's level. It's a different issue for the ethanol producers.

On cap and trade versus carbon tax, we would prefer not to be collecting any tax, but that's life. We much prefer a carbon tax as opposed to cap and trade, because carbon is simple. Cap and trade, from our perspective, is complex, burdensome and expensive. It's as expense for governments to collect cap and trade and to calculate it as it is for us, whereas a carbon tax is so many cents a litre. That's simple.

I'm not sure if that answers your question, but basically, if it's level across the industry, it doesn't have an effect.

Senator Wetston: I think about the industry in terms of upstream and downstream. You are downstream, obviously, and I understand what you do. There is ethanol component — I'm Ontario senator, so I think I can understand the cap and trade. I believe Quebec has had cap and trade since 2013. Ontario has been more recent. Whatever — you can check that fact.

It's clear to me, though, that cap and trade gives you greater environmental certainty, and that's what this is all about, as opposed to explaining as a carbon tax. Consumers will understand that's about education. I'm not proposing one or the other, but being an Ontario senator, I would like to say that what's been put in place is reasonable. Otherwise we're spending a lot of time and effort on a program that is not so reasonable. I think you get a sense of where I'm going.

Ms. Stewart: From a distributor perspective, if one of our member companies is bringing gasoline from Quebec into Ontario, they are obligated party under the cap-and-trade program. They are not refining the product. They don't have the

Je résume la situation : comment entrevoyez-vous l'avenir, que ce soit la mise en œuvre d'un régime de plafonnement ou d'un régime axé sur une taxe sur le carbone? Je préférerais qu'on en ait un pour le pays, mais ce n'est pas l'orientation que nous prenons — bienvenue au Canada. Quelle est l'incidence sur la concurrence — je parle des répercussions sur la concurrence — d'une taxe sur le carbone ou d'un système de plafonnement et d'échange sur vos entreprises?

M. MacEwen : Me parlez-vous en tant que détaillant?

Le sénateur Wetston : En tant que n'importe quel intervenant.

M. MacEwen : Essentiellement, si tout le monde est dans le même bateau, il n'y aucune incidence, dans la mesure où les règles du jeu sont équitables. Le problème est différent pour les producteurs d'éthanol.

En ce qui concerne le plafonnement et l'échange par rapport à une taxe sur le carbone, on préférerait ne pas percevoir de taxe, mais c'est la vie. On préférerait de loin une taxe sur le carbone à un système de plafonnement et d'échange, car la taxe est simple. De notre point de vue, le système de plafonnement et d'échange est complexe, contraignant et dispendieux. Il est aussi coûteux pour les gouvernements que pour nous de percevoir et de calculer les montants dans le cadre d'un système de plafonnement et d'échange, tandis qu'une taxe sur le carbone est tant de cents le litre. C'est simple.

Je ne suis pas sûr de répondre à votre question, mais si les règles du jeu sont uniformes dans l'ensemble de l'industrie, il n'y aura pas d'incidence.

Le sénateur Wetston : Je pense à l'industrie en amont et en aval. Vous êtes en aval, évidemment, et je comprends ce que vous faites. Il y a l'éthanol — je suis un sénateur de l'Ontario, si bien que je pense comprendre le système de plafonnement et d'échange. Je crois que le Québec a un système de plafonnement et d'échange depuis 2013. C'est plus récent dans le cas de l'Ontario. Quoi qu'il en soit, vous pouvez vérifier.

Cependant, il me paraît évident que le système de plafonnement et d'échange offre une plus grande certitude sur le plan environnemental qu'une taxe sur le carbone, et c'est ce dont il est question ici. Les consommateurs comprendront que c'est une question d'éducation. Je ne propose pas de choisir entre les deux, mais, comme je viens de l'Ontario, j'aimerais dire que ce qui a été mis en place est raisonnable. Autrement, nous investissons beaucoup de temps et d'efforts dans un programme qui n'est pas tellement raisonnable. Je pense que vous avez une idée de ce que j'essaie de dire.

Mme Stewart : Du point de vue des distributeurs, si l'une de nos entreprises membres achemine de l'essence du Québec en Ontario, elle est assujettie au programme de plafonnement et d'échange. Elle ne raffine pas le produit. Elle n'a pas les mêmes

same capability to generate offset credits to have projects, buy those credits and participate in the auctions. They are simply a payer, and that translates into an increase in their product they are bringing across the border, and some of their competitors are not adding onto their product price.

I can't speak to the industrial emitters and their capabilities from an environmental perspective. Our members have to pay the price of cap and trade and pass that on, and participate in these auctions. I've spent days going through materials on government consultations. It's complex and difficult to wrap your head around how it works.

Mr. Grey: To add to that, Jennifer mentioned paying the tax or the auction price upfront and pass it on. We are in a similar boat in that we pay the tax or the auction price, but we have no ability to pass it on, and that's one of the significant issues we're facing in our industry.

Ms. Kent: Regardless of what mechanism you pick, whether focused on price or emissions, business and policy-makers may have different priorities there. But we have experienced in cap and trade jurisdictions that, for our product, which reduces GHG benefits, the central underpinning of the policy — it's very difficult to monetize those benefits back to the producer under a cap-and-trade system. Design tweaks are needed often.

The Chair: Thank you very much. We have time for two small second-round questions.

Senator Massicotte: I have a quick question. Mr. Grey or Ms. Kent, you talked earlier about Canada and Ontario having 5 per cent ethanol. I think your suggestion was maybe we should go up to 7. I think the engines of most cars today can go up to 10 per cent. Am I correct in saying you'd like to see the percentage go up? Also, what is the delay? There is an issue with the department where they are trying to measure the intensity of the CO_2 as opposed to simply the volume. Where is that at, and what's the problem there?

Ms. Kent: I could speculate on the holdup. There is a lot happening right now. Some focus and prioritization would be necessary to make sure market-ready ideas and here-and-now solutions don't get backlogged. I can't speak for what the holdup is, unfortunately. I agree there is one.

capacités de générer des crédits compensatoires pour mener des projets, d'acheter ces crédits et de participer aux enchères. Elle est tout simplement un payeur, ce qui donne lieu à une hausse du prix de son produit qu'elle exporte de l'autre côté de la frontière, et certains de ses concurrents n'augmentent pas le prix de leur produit.

Je ne peux pas me prononcer sur les émetteurs industriels et leurs capacités en matière d'environnement. Nos membres doivent payer pour le plafonnement et l'échange. Ils refilent ce coût aux consommateurs et participent à ces enchères. J'ai passé plusieurs jours à éplucher les documents du gouvernement sur les consultations. Il s'agit d'un fonctionnement complexe et difficile à comprendre.

M. Grey : Jennifer a souligné que la taxe ou le prix de l'enchère est payé à l'avance et refilé aux consommateurs. J'ajouterais que nous nous trouvons dans une situation similaire, en ce sens que nous devons nous aussi payer la taxe ou le prix de l'enchère, mais nous ne pouvons pas refiler ce coût, ce qui constitue l'un des problèmes importants pour notre industrie.

Mme Kent : Peu importe le mécanisme choisi, qu'il soit axé sur le prix ou les émissions, les entreprises et décideurs pourraient avoir des priorités différentes. Toutefois, nous avons remarqué que, pour nos produits, le système de plafonnement et d'échange en place dans les différentes régions entraîne une diminution des avantages au chapitre des GES, élément de la politique sur lequel tout repose — il est très difficile pour le producteur dans un système de plafond et d'échange de moyenner ces avantages. Des modifications au système sont souvent nécessaires.

La présidente : Merci beaucoup. Il nous reste suffisamment de temps pour deux brèves questions.

Le sénateur Massicotte : J'aurais une question brève à poser à M. Grey ou à Mme Kent. Vous avez parlé plus tôt du mélange comprenant 5 p. 100 d'éthanol au Canada et en Ontario. Si je ne m'abuse, vous avez suggéré de hausser ce pourcentage à 7 p. 100. Je crois que les moteurs de la plupart des véhicules d'aujourd'hui peuvent fonctionner avec un mélange pouvant atteindre jusqu'à 10 p. 100 d'éthanol. Ai-je raison de dire que vous souhaiteriez que ce pourcentage augmente? Aussi, pourquoi ce retard? Le ministère souhaite mesurer l'intensité du CO_2 plutôt que de mesurer simplement le volume. Où en sommes-nous à cet égard et quel est le problème?

Mme Kent : Je peux avancer une hypothèse sur ce qui cause le retard. Il se passe beaucoup de choses en ce moment. Il faudrait se concentrer et fixer les priorités de façon à ce que les idées prêtes pour le marché et les solutions existantes ne soient pas retardées. Malheureusement, je ne saurais vous dire ce qui cause le retard, mais je conviens qu'il y a un retard.

Looking at the other part of the question, I think engines can go up to E15 in modern vehicles. Looking at the infrastructure here, we can do higher-level blends. It's something that is going to have an immediate real impact on GHG reduction. Looking at the timeline of the CFS and the holistic approach to carbon pricing, I don't think that needs to delay, looking at increase mandates.

Hopefully that's an answer for you.

Senator Massicotte: Thank you.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Earlier, Ms. Stewart, you spoke of the program you put in place called Smart Fuelling. The government is imposing a carbon pricing system. You tell us that this is a problem for your industry. In addition, people complain about the increase in the cost of gas, but citizens don't seem very sensitive to the fact that they are directly responsible for this large consumption of gas and thus for keeping prices high.

I understand that, as you said, Mr. MacEwen, many people who drive do so because they have to get to work. They live far from the downtown areas and their workplaces. How can your Smart Fuelling program convince people to reduce their gas consumption? Again today, I heard on the news that the biggest cars are the ones that are selling. The small cars don't sell and the sale of electric cars is relatively low. People don't seem to be very influenced by the messages, whether they come from industry or government. The vehicles that sell are the multi-cylinder ones.

As soon as there is a price increase, smaller cars sell for three months, and immediately after people go back to the very large vehicles. In your experience — and we understand that it is not in your interest to have people stop consuming gas — what could really convince people to reduce their gas consumption?

[*English*]

Ms. Stewart: From our perspective, it comes down to consumer awareness, which is what we're trying to do. Like I said, we do believe in climate change. We believe it's a significant issue and we do understand that people need to adjust their driving habits.

That's what we're trying to achieve with Smart Fuelling. We have partnered with a number of municipalities so far, including Terrace, B.C., Surrey, North Vancouver and South Vancouver,

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, si je ne m'abuse, les moteurs des véhicules modernes peuvent fonctionner avec de l'essence comprenant jusqu'à 15 p. 100 d'éthanol. Sur le plan de l'infrastructure, nous pouvons créer des mélanges avec un pourcentage plus élevé. Cela aurait un impact immédiat et réel sur la réduction des GES. Si l'on regarde le délai pour la NCP et l'approche holistique à la tarification du carbone, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de repousser cela et de rallonger les mandats.

J'espère que cela répond à votre question.

Le sénateur Massicotte : Merci.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Vous avez parlé, madame Stewart, du programme que vous avez mis en place, intitulé Le plein intelligent. Le gouvernement impose un système de tarification du carbone. Vous dites que c'est un problème pour votre industrie. Par ailleurs, les gens se plaignent des augmentations du prix de l'essence, mais les citoyens n'ont pas l'air d'être sensibles au fait qu'ils sont directement responsables de cette consommation importante d'essence et donc du maintien des prix.

Je comprends, comme vous l'avez dit, monsieur MacEwen, qu'une bonne partie des gens sont au volant parce qu'ils doivent aller travailler. Ils habitent loin des centres-villes, de leur lieu de travail. Dans le cadre de votre programme Le plein intelligent, qu'est-ce qui pourrait convaincre les gens de réduire leur consommation d'essence? J'ai entendu encore aujourd'hui aux nouvelles que ce sont les plus grosses voitures qui se vendent. Les petites voitures ne se vendent pas et la vente de voitures électriques est relativement faible. Les gens ne semblent pas être très influencés par les messages, qu'ils proviennent de l'industrie ou du gouvernement. Les véhicules qui se vendent, ce sont les gros cylindrés.

Dès qu'il y a une augmentation de prix, on vend des véhicules pendant trois mois et tout de suite après on augmente, on revient aux très gros véhicules. Selon votre expérience — et on comprend que vous n'avez pas intérêt à ce que les gens arrêtent de consommer de l'essence —, qu'est-ce qui pourrait vraiment convaincre les gens de réduire leur consommation d'essence?

[*Traduction*]

Mme Stewart : Selon nous, il faut sensibiliser le consommateur, ce que nous tentons de faire. Comme je l'ai dit, nous croyons aux changements climatiques. Nous croyons qu'il s'agit d'un problème important et sommes conscients que les gens doivent modifier leurs habitudes de conduite.

C'est l'objectif que nous nous sommes fixé avec Le plein intelligent. Nous avons conclu des partenariats avec plusieurs municipalités, y compris Terrace, en Colombie-Britannique,

as well as a number of our members who have proactively adopted the program in Ontario.

Canadian Tire, which operates the sites on Highway 401 through their OnRoute stations, display the Smart Fuelling program on their on-site televisions.

I think it's really an effort in education to get people away from thinking that the price is up because they are being gouged by big oil, and this is on us to do, right? Really, how do we educate on the proper market so people understand gasoline pricing and hopefully adapt their behaviours to drive a little less or be smarter about where they have to go?

You are correct in saying that I think the Ford F-150 is the highest-selling vehicle. It is difficult on gasoline, but I think government needs to take consumer behaviour into consideration. How do we take consumer behaviour into consideration coupled with public education? It's also a very important sector in the Canadian economy and one I think we need to be very careful as to how we regulate so that we don't cripple it to the detriment of Canadians.

The Chair: Thank you very much for this interesting conversation.

Welcome back for the second portion of this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We're continuing our study on Part 5 of Bill C-74.

[*Translation*]

From the Cement Association of Canada, we now welcome Mr. Adam Auer, Vice-President, Environment and Sustainability; from the Chemistry Industry Association of Canada, Ms. Isabelle Des Chênes, Executive Vice-President; and Ms. Shannon Watt, Director, Environment and Health Policy.

[*English*]

Thank you for joining us. I invite you to proceed with your opening statements, and then we will have a period of questions and answers.

Adam Auer, Vice President, Environment and Sustainability, Cement Association of Canada: Good morning, Madam Chair and senators. Thank you for the opportunity to address you today.

Surrey et North et South Vancouver, et avec plusieurs de nos membres qui ont adopté de façon proactive le programme en Ontario.

Canadian Tire, qui exploite les haltes routières le long de l'autoroute 401 avec ses commerces OnRoute, fait la promotion du programme Le plein intelligent sur ses téléviseurs à circuit fermé.

Je crois qu'il faut vraiment éduquer les gens pour qu'ils cessent de penser que les pétrolières les volent à la pompe lorsque le prix augmente, et c'est notre responsabilité. Toutefois, comment faire pour éduquer les consommateurs sur la fluctuation du prix et la modification de leurs comportements afin qu'ils conduisent un peu moins ou qu'ils prennent des décisions plus sages concernant leurs déplacements?

Vous avez raison de dire que, à mon avis, le Ford F-150 est le véhicule le plus vendu. Il consomme beaucoup, mais je crois que le gouvernement doit prendre en considération les comportements des consommateurs. Comment faire pour prendre en considération les comportements des consommateurs et sensibiliser le public? Il s'agit également d'un secteur très important pour l'économie canadienne, un secteur dans lequel nous devons agir avec beaucoup de prudence en matière de réglementation afin de ne pas le paralyser au détriment des Canadiens.

La présidente : Merci beaucoup pour cette intéressante conversation.

Reprenons. Bienvenue à la deuxième partie de cette séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles. Nous poursuivons notre étude de la partie 5 du projet de loi C-74.

[*Français*]

Nous accueillons maintenant, de l'Association canadienne du ciment, M. Adam Auer, vice-président, Environnement et développement durable, et, de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, Mme Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive, et Mme Shannon Watt, directrice, Politique sur l'environnement et la santé.

[*Traduction*]

Merci d'avoir accepté notre invitation. Je vous invite à nous présenter votre exposé. Nous passerons ensuite à la période des questions et réponses.

Adam Auer, vice-président, Environnement et développement durable, Association canadienne du ciment : Madame la présidente, sénateurs et sénatrices, bonjour. Merci de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui.

Allow me to begin noting that the Canadian cement industry has, for over a decade, consistently championed strong action on climate change, including putting a price on carbon. Let me put that statement in context, because I think it may offer confidence that carbon pricing can deliver on its promise to reduce greenhouse gas emissions while protecting the competitiveness of Canadian industry.

The Cement Association of Canada represents all manufacturers of cement in Canada. Our industry contributes $76 billion in direct, indirect and induced economic impact and employs, directly and indirectly, almost 160,000 Canadians, mainly in highly skilled, well-paying jobs.

As Canadian governments have moved towards carbon pricing, many well-regarded think tanks, including Canada's Ecofiscal Commission, have studied the impact of carbon pricing on competitiveness. The results are consistent. While the competitive impacts of carbon pricing are quite small in aggregate, certain sectors are at high risk and the cement sector is consistently among the most vulnerable.

Cement is, in fact, recognized globally as an energy-intensive, trade-exposed sector, or EITE. As the Canadian cement industry has championed carbon pricing as the foundational element of good climate policy, the details matter.

When governments design carbon pricing systems, they must be attuned to the reality that our competitors in import and export markets don't have similar pricing systems. Failure to consider EITE competitiveness puts Canadian industry on an unlevel playing field and leads to carbon leakage. That is the displacement of emissions and their associated economic activities in investments to markets without the same carbon pricing pressures.

We can share with you a real-world example. At $30 per tonne, British Columbia's carbon tax doubles the cost of fossil fuels used in B.C. cement kilns and has resulted in significant loss in market share to imports from the U.S. and Asia.

When B.C. introduced their carbon tax in 2008, cement imports in the province climbed from less than 6 per cent to a peak of over 40 per cent, resulting in plant shutdowns and lost investment in economic opportunities in B.C and, perversely, a net increase in global GHG emissions associated with the production and transportation of cement from import markets.

J'aimerais d'abord souligner que depuis plus d'une décennie, l'industrie canadienne du ciment milite pour l'adoption de mesures rigoureuses à l'égard des changements climatiques, y compris établir un prix pour le carbone. Permettez-moi de mettre cette déclaration en contexte, car je crois que cela vous rassurera quant à la capacité de la tarification du carbone à remplir sa promesse de réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en protégeant la compétitivité de l'industrie canadienne.

L'Association canadienne du ciment représente tous les producteurs de ciment au pays. Notre industrie apporte 76 milliards de dollars en impact direct, indirect et induit et emploie, directement et indirectement, près de 160 000 Canadiens, principalement dans des emplois hautement qualifiés et bien rémunérés.

Alors que les gouvernements canadiens se tournent vers la tarification du carbone, de nombreux centres d'études reconnus, y compris la Commission de l'écoefficacité du Canada, se sont penchés sur l'impact de la tarification du carbone sur la compétitivité et les résultats sont cohérents. Bien que, dans l'ensemble, l'impact de la tarification du carbone sur la compétitivité soit plutôt limité, certains secteurs courent de grands risques et le secteur du ciment est régulièrement parmi les secteurs les plus vulnérables.

D'ailleurs, le secteur du ciment est mondialement reconnu comme étant un secteur qui produit des émissions élevées et qui est exposé au commerce, ou un secteur EEEC. Puisque l'industrie canadienne du ciment milite pour l'adoption d'une tarification du carbone comme étant l'élément fondamental d'une bonne politique climatique, les détails sont importants.

Lorsqu'ils créent des systèmes de tarification du carbone, les gouvernements doivent tenir compte du fait que nos concurrents dans des marchés d'importation et d'exportation ne sont pas assujettis à de tels systèmes de tarification. Le fait de ne pas tenir compte de la compétitivité des secteurs EEEC crée des conditions inégales pour l'industrie canadienne et mène à des fuites de carbone. Les fuites de carbone sont le transfert des émissions et des activités économiques et investissements connexes vers des marchés qui ne subissent pas de pressions semblables sur la tarification du carbone.

J'aimerais vous donner un exemple concret. La taxe sur le carbone de 30 $ la tonne adoptée en Colombie-Britannique fait doubler le coût des combustibles fossiles utilisés dans la province pour alimenter les fours à ciment, ce qui a entraîné une perte importante de parts des marchés au profit des importations en provenance des États-Unis et de l'Asie.

Après que la province ait adopté sa taxe sur le carbone en 2008, les importations de ciment en Colombie-Britannique sont passées de moins de 6 p. 100 à plus de 40 p. 100, un sommet, entraînant la fermeture d'usines et la perte d'investissements dans des possibilités économiques en Colombie-Britannique, et, paradoxalement, une augmentation nette des émissions

The B.C. cement industry is a case study in carbon leakage. Thankfully, the federal government appears to have learned from the B.C. example.

While we are in the early stages of consultation on the details of the federal treatment of EITE sectors under the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act, the proposed output-based pricing system regulatory framework adopts, in principle, a proven approach to mitigating leakage that we hope once finalized will mirror three essential EITE measures found in the Alberta, Ontario and Quebec pricing systems.

First, these systems use a production-weighted or output-based pricing model that only charges EITE sectors for emissions above an un-discounted carbon intensity benchmark. As long as the initial benchmark is realistic, this approach maintains a consistent and predictable market incentive to reduce GHGs, allows industry continued flexibility in the face of various market cycles and secures a measure of protection from compliance costs that would significantly disadvantage EITEs against foreign competitors.

Second, all of the provincial systems distinguished between combustion-related emissions, emissions from the fuels used to heat our kilns and process emissions, which are irreducible emissions from the chemical reaction at the heart of the cement manufacturing process.

Third, all of these systems recycle a portion of their carbon pricing revenues to accelerate low-carbon capital investment at EITE facilities. Together, these measures can be effective in ensuring carbon pricing supports an ambitious yet considered transition toward a low-carbon economy, including for the most vulnerable sectors of the Canadian economy.

Let me offer two final thoughts as I conclude. We acknowledge, as the federal government itself has acknowledged that carbon pricing alone will not achieve Canada's Paris targets. Complementary measures are needed. These, whether the clean fuel standard or others, must be assessed together with carbon pricing for their aggregate competitiveness impacts in order to avoid undermining the integrity of the carbon pricing system.

mondiales de GES associées à la production et au transport de ciment provenant de marchés d'importation.

L'industrie du ciment en Colombie-Britannique est une étude de cas sur la fuite du carbone. Heureusement, le gouvernement fédéral semble en avoir tiré des leçons.

Bien que nous n'en sommes qu'aux premières étapes de la consultation sur les détails entourant le traitement réservé par le fédéral aux secteurs EEEC en vertu de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre, le cadre réglementaire proposé pour un système de tarification fondé sur le rendement adopte, en principe, une approche éprouvée pour limiter les fuites de carbone qui, nous l'espérons, reflétera trois mesures essentielles pour les secteurs EEEC et que l'on retrouve dans les systèmes de tarification de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec.

Premièrement, ces systèmes utilisent un modèle de tarification fondé sur la production ou le rendement qui facture les secteurs EEEC uniquement pour les émissions qui surpassent un point de référence d'intensité du carbone sans escompte. Tant que ce point de référence initial demeure réaliste, cette approche offre une mesure incitative de marché uniforme et prévisible pour réduire les GES, continue d'offrir une souplesse à l'industrie pour composer avec les divers cycles de marché et offre une mesure de protection contre les coûts de conformité qui placeraient les secteurs EEEC dans une situation très désavantageuse par rapport à leurs concurrents étrangers.

Deuxièmement, tous les systèmes provinciaux font la distinction entre les émissions liées à la combustion, soit les émissions provenant de l'utilisation de combustibles pour alimenter les fours, et les émissions liées à la transformation, soit les émissions provenant de la réaction chimique au cœur du processus de fabrication du ciment, des émissions qui ne peuvent pas être réduites.

Troisièmement, tous ces systèmes recyclent une partie des revenus associés à la tarification du carbone pour accélérer l'investissement en capital afin de réduire les émissions de carbone dans les installations des secteurs EEEC. Ensemble, ces mesures peuvent s'avérer efficaces pour que la tarification du carbone appuie la transition ambitieuse et équilibrée vers une économie à faible émission de carbone, y compris les secteurs les plus vulnérables de l'économie canadienne.

En terminant, j'aimerais vous livrer deux dernières réflexions. Premièrement, nous sommes conscients, comme le gouvernement fédéral l'a lui-même reconnu, qu'à elle seule, la tarification du carbone ne permettra pas au Canada d'atteindre ses cibles en vertu de l'Accord de Paris. Des mesures complémentaires doivent être adoptées. Que ce soit la norme sur les carburants propres ou autre, ces mesures doivent être évaluées en tenant compte de la tarification du carbone afin de définir leur impact sur la compétitivité dans son ensemble pour ne pas nuire à l'intégrité du système de tarification du carbone.

Second, as a major purchaser of goods and services, the Government of Canada must help boost the low-carbon market signal that carbon pricing sends by aligning procurement, especially procurement of infrastructure with climate objectives, using cradle to cradle life-cycle assessment to pull low carbon innovations include low-carbon cement into the market. Thank you, and I look forward to your questions.

Deuxièmement, en tant qu'acheteur important de biens et services, le gouvernement du Canada doit renforcer le message qu'envoie la tarification du carbone au marché vert en harmonisant l'approvisionnement, notamment l'approvisionnement en infrastructure pour l'atteinte des objectifs climatiques, grâce à une évaluation du cycle de vie du berceau au berceau pour intégrer les innovations en matière de carbone, y compris le ciment à faible teneur en carbone, au marché. Merci. Je suis impatient de répondre à vos questions.

The Chair: Thank you.

La présidente : Merci.

[*Translation*]

[*Français*]

Isabelle Des Chênes, Executive Vice President, Chemistry Industry Association of Canada: Thank you very much, Madam Chair.

Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive, Association canadienne de l'industrie de la chimie : Merci beaucoup, madame la présidente.

[*English*]

[*Traduction*]

Thank you, members of the committee. We appreciate the opportunity to appear here before you on behalf of the Chemistry Industry Association of Canada. I'm joined by Shannon Watt, Director of Environment and Health Policy, and we'll be happy to take your questions together.

Mesdames et messieurs les membres du comité, merci. Nous vous sommes reconnaissants de cette occasion de témoigner devant le comité au nom des membres de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie. Je suis accompagnée de Shannon Watt, notre directrice de la politique sur la santé et l'environnement. Nous serons heureuses de répondre ensemble à vos questions.

Canada's chemistry industry is a vital component of the Canadian economy. It's the fourth-largest manufacturing sector, with just over $53 billion in annual shipments. We export 75 per cent of our production, making us the nation's second-largest manufacturing exporter behind the auto sector. We are directly responsible for 87,000 jobs and indirectly responsible for 525,000 jobs. More than 95 per cent of all manufactured products rely on chemistry. Advances in key sectors such as green buildings, sustainable transportation, clean energy and sustainable agriculture would be impossible without chemistry.

L'industrie canadienne de la chimie joue un rôle essentiel dans l'économie canadienne. Avec des expéditions annuelles d'un peu plus de 53 milliards de dollars, le secteur pointe au quatrième rang des secteurs manufacturiers les plus importants. Nous exportons 75 p. 100 de notre production, ce qui fait de nous le deuxième plus important exportateur manufacturier du pays, après l'industrie automobile. Nous sommes directement responsables de 87 000 emplois et en soutenons 525 000 autres indirectement. Plus de 95 p. 100 de tous les produits manufacturés ont besoin de la chimie. Les percées dans des secteurs clés, comme les édifices verts, le transport durable, l'énergie propre et l'agriculture durable seraient impossibles sans la chimie.

Globally, chemistry is a $5 trillion industry with annual growth rates nearly double global GDP growth in each of the past 10 years. Analysts forecast a tripling in demand for chemicals over the next 20 years. Canada's abundant low-carbon resources such as natural gas and natural gas liquids, hydro electricity and biomass, enable chemistry products that are 80 per cent less GHG intensive than those from some European or Asian markets, which rely on crude, crude oil or coal as feedstock.

À l'échelle mondiale, la chimie est une industrie de 5 billions de dollars avec un taux de croissance annuelle près de deux fois supérieur à la croissance du PIB des 10 dernières années. Selon les analystes, la demande de produits chimiques triplera au cours des 20 prochaines années. Grâce aux abondantes ressources à faible teneur en carbone du Canada, comme le gaz naturel et les liquides du gaz naturel, l'hydroélectricité et la biomasse, les produits chimiques canadiens génèrent 80 p. 100 moins de GES que ceux fabriqués dans certains marchés européens et asiatiques dont la charge d'alimentation est le pétrole brut ou le charbon.

Making products in Canada is good for the global environment.

Fabriquer des produits au Canada est bon pour l'environnement mondial.

CIAC and its members support efforts to reduce global carbon emissions and have worked collaboratively with both provincial and federal officials to ensure carbon policies and pricing mechanisms improve environmental performance, avoid double regulation and maintain Canada's competitiveness.

With respect to the federal carbon backstop, we shared the following position with government officials: Canada should support a carbon policy that recognizes emission-intensive trade-exposed sectors and encourage investments in the Canadian chemistry sector. Given the incredible investments in innovations and technologies to improve performance to date around air emissions and climate change, Canada's proposed output-based allocation process should focus on benchmarking Canadian chemistry operations and performance against global competitors.

Government needs to provide a comprehensive analysis of cumulative impacts of the suite of climate change policies, including the proposed clean fuel standard.

Finally, we encourage the government to leverage the funds collected through specific carbon pricing schemes to participate in public-private partnership programs to mitigate the high capital costs associated with low-carbon technology, equipment or infrastructure replacement, new builds or retrofits.

As it was acknowledged in this committee's report on decarbonizing heavy industry, Canada has a low-carbon energy advantage. For this reason, securing investments in Canadian chemistry will improve global greenhouse gas emissions, as well as positively contribute to Canada's low-carbon economy.

We are supportive of carbon pricing and supportive of climate change policy that recognizes the competition the chemistry industry faces from non-carbon priced jurisdictions. We do not want to pay twice for the carbon we emit. We want policies that support the industry in securing investments in the latest technology.

Madam Chair, members of the committee, in the interest of time we'll stop here and take your questions.

The Chair: Thank you very much. We will start with questions.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Thank you for being here this morning.

L'ACIC et ses membres appuient les efforts déployés pour réduire les émissions mondiales de carbone et collaborent avec des représentants provinciaux et fédéraux pour que les politiques sur le carbone et les mécanismes de tarification améliorent le rendement environnemental, évitent une double réglementation et maintiennent la compétitivité du Canada.

En ce qui a trait au filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone, nous partageons la position suivante avec des représentants gouvernementaux : le Canada devrait soutenir une politique sur le carbone qui reconnaît les secteurs exposés au commerce et à forte intensité d'émissions et qui encourage les investissements dans l'industrie canadienne de la chimie. Compte tenu des investissements incroyables dans les innovations et technologies visant à améliorer le rendement en matière d'émissions atmosphériques et de changements climatiques, le processus de répartition de la production proposé devrait être axé sur l'étalonnage des opérations et du rendement de la chimie canadienne par rapport aux concurrents mondiaux.

Le gouvernement doit faire une analyse exhaustive des effets cumulatifs des politiques sur les changements climatiques, y compris la norme sur les carburants propres proposée.

Finalement, nous encourageons le gouvernement à utiliser les fonds recueillis par des plans précis de tarification du carbone afin de participer à des partenariats publics-privés visant à atténuer les coûts en capital élevés liés aux technologies à faibles émissions de carbone, au remplacement de l'équipement ou de l'infrastructure, aux nouvelles constructions et aux rénovations.

Comme l'a reconnu le rapport de ce comité sur la décarbonisation de l'industrie lourde, le Canada est avantagé par la production d'énergie à faibles émissions de carbone. C'est pourquoi les investissements dans la chimie canadienne permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale et contribueront de façon positive à l'économie faible en carbone du Canada.

Nous appuyons l'adoption d'une tarification du carbone et d'une politique sur les changements climatiques qui reconnaît la concurrence exercée par les endroits où il n'y a pas de tarification du carbone. Nous ne voulons pas payer deux fois pour nos émissions de carbone. Nous voulons des politiques qui soutiennent l'industrie dans l'obtention d'investissements dans toutes les dernières technologies.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du comité, puisque le temps est limité, je vais m'arrêter ici et répondre à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup. Nous allons donc amorcer notre première série de questions.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Merci de votre présence ce matin.

[*English*]

It is a subject of great interest. It is a little complicated. What you're saying is that, as you know, the plan basically says we are going to benchmark at 70 per cent of the Canadian average and therefore you are going to be subject to a CO_2 carbon tax on 30 per cent. You're both trying to sensitize us to say it could be non-competitive compared to the Americans or imports that don't have any such CO_2 tax or carbon tax. I think that's loud and clear.

You referred to the Washington-B.C. experience. There are some expert studies who don't agree to say that was an issue of unfair competition with imports. It was basically all other factors. I want to mention that to make sure people understand.

On cement, what is that 30 per cent? In other words, you are going to pay 30 per cent of the benchmark that maybe your imports to the United States don't have a similar cost? What dollar amount is that relative your output price? Is it a big number, 5 per cent, 1 per cent, 20 per cent? Do you have any idea?

Mr. Auer: To address your first point, I would point to studies that show the opposite.

Senator Massicotte: There are conflicting studies.

Mr. Auer: There are many factors, but there is no question that — and this gets to your second question — in British Columbia, at $30 a tonne, we are looking at somewhere in the order of a $10 per tonne increase in the price of cement, which is a low margin on differentiated commodities.

Senator Massicotte: What percentage of the sale price is that?

Mr. Auer: Something less than 10 per cent. At $30 per tonne.

Senator Massicotte: At $30 a tonne?

Mr. Auer: At $30 a tonne in B.C.

Senator Massicotte: At 10 per cent, it's 2 or 3 per cent of your output price?

Mr. Auer: I'm not sure I understand —

Senator Massicotte: I took your number and divided by three. You started at $10 a tonne so therefore use the same multiple —

[*Traduction*]

C'est un sujet qui suscite beaucoup d'intérêt, un sujet quelque peu complexe. Vous dites que, selon le plan, le point de référence sera établi à 70 p. 100 de la moyenne canadienne et que vous serez donc assujettis à une taxe de 30 p. 100 sur le carbone. Vous tentez tous les deux de nous sensibiliser au fait que cela pourrait nuire à votre compétitivité par rapport aux États-Unis et aux autres pays où il n'y a pas une telle taxe sur le carbone. Je crois que vous avez été très clairs à ce sujet.

Vous avez fait référence à l'expérience Washington-Colombie-Britannique. Certaines études menées par des spécialistes ont conclu qu'il ne s'agissait pas d'une concurrence déloyale par rapport aux importations, qu'il y avait essentiellement d'autres facteurs qui entraient en ligne de compte. Je tiens à le souligner pour que les gens comprennent.

Concernant le ciment, à combien correspond cette taxe de 30 p. 100? Autrement dit, vous allez payer 30 p. 100 du point de référence, alors que les importations des États-Unis ne seront pas assujetties à un coût similaire. À combien cela s'élève-t-il, en dollars, par rapport à votre prix des extrants? Est-ce un montant élevé? Parle-t-on de 5, de 1 ou de 20 p. 100? Avez-vous une idée?

M. Auer : Pour répondre à votre première question, je vous référerais à des études qui disent le contraire.

Le sénateur Massicotte : Il y a des études qui se contredisent.

M. Auer : Il y a de nombreux facteurs qui entrent en ligne de compte, mais il ne fait aucun doute qu'en Colombie-Britannique — et cela répond à votre deuxième question —, la taxe de 30 $ la tonne fera augmenter le prix du ciment d'environ 10 $ la tonne, ce qui représente une faible marge sur des marchandises différenciées.

Le sénateur Massicotte : Cela correspond à quel pourcentage du prix de vente?

M. Auer : À moins de 10 p. 100, pour une taxe de 30 $ la tonne.

Le sénateur Massicotte : À 30 $ la tonne?

M. Auer : À 30 $ la tonne en Colombie-Britannique.

Le sénateur Massicotte : Donc, à 10 p. 100, on parlerait de 2 ou 3 p. 100 de votre prix des extrants?

M. Auer : Je ne suis pas certain de bien comprendre…

Le sénateur Massicotte : J'ai pris votre chiffre et je l'ai divisé en trois. Vous avez commencé à 10 $ la tonne. Donc, en utilisant le même multiple…

Mr. Auer: I'm saying the sale price of cement is about $107, on Canadian average. If a price on the fuels only of $30 per tonne increases the sale price by $10 then —

Senator Massicotte: They're only going to tax to the extent you exceed 70 per cent of the Canadian average.

Mr. Auer: I'm talking about the B.C. example.

Senator Massicotte: How much is it relative to the federal examples?

Mr. Auer: The impact would be much greater, because that 70 per cent as it's currently proposed on both processed and combustion emissions. Process emissions are over 60 per cent of our total emissions. The $30 per tonne price in B.C. applies only to fuel. That's a $10 a tonne increase as a result of a $30 price on fuels only, 30 per cent of our emissions.

The starting point in the federal model, which is I hope not where we will end up, is 30 per cent of the total emissions, process and combustion. If you're talking about $30 per tonne, up to $50 per tonne in 2020, even at $30 per tonne, you're already pricing three times the emission.

Senator Massicotte: I'm from Montreal and have a big player there that started up I guess a year ago, which is heavily subsidized by the governments per se. How do you take that into account? Now you have a CO_2 tax you say is unfair because international bodies don't have that. At the same time they have cheap capital and cheap money. How does that make them competitive or non-competitive when you combine all the government impacts on their pricing?

Mr. Auer: I'm not really in a position to speak to the McInnis situation. They are not a member of the Cement Association of Canada. They are not in full production yet. One of the bylaws we have as an association is you have to be in full production to be a member.

They are not a member. I can't speak to their situation.

Senator Massicotte: I am trying to understand the chemical industry. The feedstock is predominantly natural gas. If you look at the cost of production — if I generalize — for all the industry, around 22 per cent of total CO_2 of those products relates to extraction and production. In the chemistry industry, but one barrel of oil and gas — one barrel — and I go all the way to the end, if I combust it, it's 100 per cent. If I use it for a chemical product, how does it compare to combustion of gasoline? Do you

M. Auer : Ce que je dis, c'est que le prix du ciment s'établit à environ 107 $ en moyenne au pays. Si une taxe de 30 $ la tonne applicable uniquement au prix du carburant fait augmenter le prix de vente de 10 $, alors...

Le sénateur Massicotte : Vous serez taxés uniquement dans la mesure où vous dépassez la moyenne canadienne de 70 p. 100.

M. Auer : Je parle ici de la situation en Colombie-Britannique.

Le sénateur Massicotte : Quelle est la différence par rapport à l'exemple fédéral?

M. Auer : L'impact serait beaucoup plus important, car le 70 p. 100 proposé s'applique à la fois aux émissions liées à la transformation et à la combustion. Les émissions liées à la transformation représentent plus de 60 p. 100 de toutes nos émissions. La taxe de 30 $ la tonne en Colombie-Britannique ne s'applique que sur le carburant. Cette taxe entraîne une augmentation de 10 $ la tonne pour 30 p. 100 de nos émissions.

Dans le modèle fédéral, le point de départ, et j'espère que ce ne sera pas le pourcentage final, est de 30 p. 100 des émissions totales, soit les émissions liées à la transformation et celles liées à la combustion. À environ 30 $ la tonne, et jusqu'à 50 $ la tonne en 2020, le prix est triplé pour les émissions.

Le sénateur Massicotte : Je viens de Montréal où un important joueur a commencé ses activités il y a un an, je crois, un joueur fortement subventionné par les gouvernements. Comment cela entre-t-il en ligne de compte? Vous dites que la taxe sur le carbone est injuste, car certains organismes internationaux ne sont pas assujettis à une taxe similaire. Parallèlement, ils ont accès à des capitaux peu dispendieux. Comment cela les rend-il concurrentiels ou non concurrentiels lorsque l'on tient compte de tout l'impact qu'ont leurs gouvernements sur leurs prix?

M. Auer : Je ne peux pas vraiment m'exprimer sur la situation de l'entreprise McInnis. L'entreprise n'est pas membre de l'Association canadienne du ciment. Elle ne fonctionne pas encore à plein rendement. Un des règlements de l'association est que, pour être membre, une entreprise doit fonctionner à plein rendement.

L'entreprise n'est pas un membre de l'association. Je ne peux donc pas m'exprimer sur cette situation.

Le sénateur Massicotte : J'essaie de comprendre l'industrie de la chimie. Le gaz naturel constitue la principale charge d'alimentation de l'industrie. Si l'on regarde le coût de production — et je généralise — pour toute l'industrie, environ 22 p. 100 de toutes les émissions de carbone liées à ces produits proviennent de l'extraction et de la production. Cependant, pour un baril de pétrole et de gaz — un seul baril — si je vais jusqu'à la fin du processus et que je le brûle, on parle de 100 p. 100. Si je

emit a lot of CO_2 during that process, after your purchase of the feedstock?

Ms. Des Chênes: Yes, we do emit CO_2.

In terms of your previous question around the Canadian average and the impact on industry, it's really difficult for us to price at this point, because the industry is so unique. Unlike some sectors, where there are fewer variables, with the chemistry sector, you can have certain chemicals produced for polyethylene that use different feedstock, for example, and other bio-based products such as our bio-succinic acid facility in Sarnia. It's difficult to come up with an average in terms of a costing.

With respect to the benchmarking and that 30 per cent, in some cases, we have one plant in Canada producing that chemical. If you're taking the Canadian average for that particular chemical, they are already producing it using low-cost and low-carbon feedstocks. The comparison is not fair with jurisdictions where there is a higher carbon cost to feedstocks. It becomes even more difficult to reduce those emissions without additional significant investments.

Senator Massicotte: I'll go on a second round, please.

Senator Wetston: Thank you for coming. I just have a general question to all three of you. I think we understand how critical chemistry and cement are in this country, perhaps worldwide. I'm an Ontario senator, and I think in the GTA, we are in the process of completing over 300 new highrises. I think we'll hit 350 or 360 by 2019 in the Greater GTA. I want you to imagine the amount of cement and chemistry in that. I know you know where I'm coming from.

We're in pre-study here on this bill. We're trying — or I'm trying, at least — to understand the implications generally for your sectors. I think you have described that in general terms. Following up from Senator Massicotte, one of my concerns would be that greenhouse gases are important, and this committee is studying greenhouse gas reduction for climate change and other factors.

I am concerned about the loss of business to the United States. I am concerned about some of your industry moving south. Is that likely; is it possible? Despite what Senator Massicotte was getting at — favourable exchange rates, et cetera. I'm not sure

l'utilise pour fabriquer un produit chimique, comment cela se compare-t-il à la combustion de l'essence? Est-ce que vous émettez beaucoup de carbone dans le cadre de ce processus, après l'achat de la charge d'alimentation?

Mme Des Chênes : Oui, nous émettons du CO_2.

Pour répondre à votre question précédente au sujet de la moyenne canadienne et de l'impact sur l'industrie, il est très difficile de fixer un prix en ce moment, car l'industrie est très unique. Contrairement à certains secteurs où il y a moins de variables, dans le secteur de la chimie, certains produits chimiques créés pour la fabrication du polyéthylène, par exemple, utilisent une charge d'alimentation différente ou d'autres bioproduits, comme l'acide succinique biologique produite dans nos installations de Sarnia. Il est difficile de vous donner un coût moyen.

Concernant le point de référence et le 30 p. 100, dans certains cas, une seule usine au Canada fabrique un produit chimique donné. Si vous prenez la moyenne canadienne pour ce produit chimique, l'usine le fabrique en utilisant une charge d'alimentation à faible coût et à faible émission de carbone. La comparaison avec d'autres régions où le coût du carbone est plus élevé pour la charge d'alimentation est injuste. Il devient alors encore plus difficile de réduire ces émissions sans investissements supplémentaires importants.

Le sénateur Massicotte : Je vais attendre à la prochaine série de questions.

Le sénateur Wetston : Merci d'avoir accepté notre invitation. J'aurais une question d'ordre général à vous poser à tous les trois. Nous comprenons le rôle essentiel que jouent les produits chimiques et le ciment au pays, peut-être même à l'échelle mondiale. Je suis un sénateur de l'Ontario et, dans la région du Grand Toronto, on est sur le point de terminer la construction de plus de 300 nouveaux immeubles de grande hauteur. Si je ne m'abuse, il y aura 350 ou 360 de ces immeubles d'ici 2019 dans la région du Grand Toronto. Imaginez la quantité de ciment et de produits chimiques nécessaire pour ces constructions. Je crois que vous savez où je veux en venir.

Nous menons une étude préliminaire sur ce projet de loi. Nous tentons — enfin, je tente — de comprendre les conséquences générales pour vos secteurs respectifs. Vous nous les avez décrits en termes généraux. Pour revenir aux questions du sénateur Massicotte, une des choses qui m'inquiètent, c'est les gaz à effet de serre, un dossier important, et notre comité étudie la réduction des gaz à effet de serre pour les changements climatiques, notamment.

Je m'inquiète des pertes des entreprises au profit des États-Unis. Je m'inquiète également que certaines entreprises de votre industrie déménagent chez nos voisins du Sud. Est-ce probable? Est-ce possible? Je sais où le sénateur Massicotte voulait en venir — notamment les taux d'échange favorables —, mais je ne

whether we have seen the impact of favourable exchange rates on trade. We recognize there are other issues south of the border.

Do you have any general comments? Are you concerned about the loss of business to the U.S.?

Ms. Des Chênes: Adam spoke about carbon leakage. We're very concerned about investment leakage. As many of you know from our previous testimonies, in the last investment or business cycle, there were over $250 billion worth of investments in North America, and those were related to 300 projects in the United States. It was only at the end of last year we were able to count two significant investments in Canada. We have been tracking well below the traditional average of at least 10 per cent of the investment we see in the United States. It's a concern for us.

When we speak about the notion of double regulation — and with respect to the actual legislation, we're pretty comfortable with that. It's the regulations that support it. A number of them have been tabled. It's also working with the provinces. In some cases, those just add cost upon cost, and we would be paying twice for that carbon.

When we have about $12 billion, potentially, in the next two years that could be invested in Canada, the likelihood is it will go to the United States, given the uncertainty around the regulations we have at this point.

Shannon Watt, Director, Environment and Health Policy, Chemistry Industry Association of Canada: To add to that, with those investments dollars, jobs come with that and the economy improves. For the chemistry industry — and you see this — we don't have incremental reductions. It's a stepwise change. It's those investment dollars that come in, and they bring the latest technology and the best in class. We need those investment dollars in order to continue to reduce our emissions. It's really important for jobs but also for GHGs.

Mr. Auer: I would echo a lot of the same comments, but I would add there is a path that works. Our message has always been that you can design these systems to work. Ontario is a great example because they have hit all three of those criteria I mentioned in my remarks. We have a realistic benchmark. There are allocations up to that benchmark. There is recognition of the differences between processing combustion emissions. Yes, there is a steep decline — the intensity and the benchmark we have to meet decline rapidly — 4.75 per cent per year, which is, in four years, about the same reductions we have achieved since the 1990s. That's not nothing.

suis pas convaincu que nous ayons vu l'impact des taux d'échange favorables sur le commerce. Nous sommes conscients qu'il y a d'autres problèmes chez nos voisins du Sud.

Auriez-vous un commentaire d'ordre général à formuler sur la question? Ces pertes pour les entreprises au profit des États-Unis vous inquiètent-elles?

Mme Des Chênes : Adam a parlé des fuites du carbone. Nous nous inquiétons beaucoup de la fuite des investissements. Comme nous l'avons déjà dit lors de témoignages précédents, au cours du dernier cycle d'investissement ou d'affaires, plus de 350 milliards de dollars ont été investis en Amérique du Nord, et ces fonds ont été investis dans 300 projets aux États-Unis. Ce n'est qu'à la fin de l'année que nous avons pu enregistrer deux investissements importants au Canada. Nous sommes bien en deçà de la moyenne habituelle d'au moins 10 p. 100 des investissements faits aux États-Unis. C'est une chose qui nous inquiète.

Lorsqu'on parle de l'idée de la double réglementation — et nous sommes plutôt à l'aise avec la législation actuelle. Le problème, c'est les règlements connexes. Plusieurs règlements ont été déposés. Il faut aussi travailler avec les provinces. Dans certains cas, on ne fait qu'ajouter des coûts et on finirait par payer deux fois pour le carbone.

Au cours des deux prochaines années, environ 12 milliards de dollars pourraient être investis au Canada, mais il est probable que ces investissements iront aux États-Unis, étant donné l'incertitude actuelle qui entoure la question des règlements.

Shannon Watt, directrice, Politique sur l'environnement et la santé, Association canadienne de l'industrie de la chimie : J'ajouterais que ces investissements s'accompagnent d'emplois et permettent d'améliorer la situation économique. Pour l'industrie de la chimie — et on le voit —, il n'y a pas de réductions graduelles. C'est un changement par étape. Ces investissements permettent d'avoir accès à la technologie de pointe et à ce qu'il y a de mieux. Nous avons besoin de ces investissements pour continuer de réduire nos émissions. C'est très important pour les emplois, mais aussi pour les GES.

M. Auer : Je dirais sensiblement la même chose, mais j'ajouterais qu'il existe déjà un processus qui fonctionne. Nous avons toujours dit qu'il est possible de concevoir des systèmes qui fonctionnent, et l'Ontario en est un bon exemple, car la province a rempli les trois critères que j'ai mentionnés dans mon exposé. Nous avons un point de référence réaliste et des quotas ont été établis jusqu'à ce point de référence. Les différences entre les émissions liées à la transformation et à la combustion sont reconnues. Il y a effectivement une baisse subite — le niveau d'intensité et le point de référence que nous devons atteindre baissent rapidement —, soit 4,75 p. cent par année, ce qui, sur une période de quatre ans, équivaut presque aux réductions que nous avons atteintes depuis les années 1990. Ce n'est pas rien.

They have also recycled the cap-and-trade revenue into technology investment that has helped ensure that when our investors and our headquarters — not based in Canada — are looking for investment opportunities, the investment environment in Ontario looks good, and it's directed toward GHG reductions.

Senator Wetston: You are familiar with what is being proposed in this budget implementation bill. Your industries would be exposed to the out-based pricing system, as I understand it. We are all trying to get our heads around it.

California has a significant cap-and-trade system. Other states are looking at systems as well, despite the fact there is no federal carbon tax, as I understand it. You would have a better appreciation of that than me.

Is there anything in the way in which this bill is organized around this emission performance threshold, et cetera, that creates issues for both your sectors? Is there any advice you might give this committee as we reflect on the pre-study of this bill?

Ms. Watt: Sure. I would add two things. The 70 per cent weighted average is the strictest we have ever seen around the world. It's interesting starting point in terms of developing your output-based performance standards. We have to provide evidence that is not suitable and we are emission-intensive and trade-exposed enough. They do have a nice criteria set out for us in three stages.

The other is the global average. As my colleagues said, we sometimes have one or maybe only two facilities, and those two facilities for one product have different processes. Given that we have low-carbon feedstock, given that we have a green electricity grid and given that we have biomass in Canada, we cannot be comparing ourselves among each other. We need to look globally. Globally, when we look at the chemistry industry, Canada looks very good. We should be encouraging investments in Canada. Those investments are happening. We want them to happen in Canada, because we will get lower GHGs than if they were to be elsewhere.

The Chair: I agree with you.

Mr. Auer, if the government in its procurement process were to mandate cement to respect some carbon footprint or low-emission process, and if a building code would mandate that new buildings in their soliciting contracts provide low C-footprint cement, will it help?

De plus, les revenus provenant du système de plafonnement et d'échange ont été réinvestis dans la technologie pour que lorsque nos investisseurs et sièges sociaux — qui ne sont pas au Canada — cherchent des possibilités d'investissement, l'environnement en Ontario devient attrayant, car il est orienté vers la réduction des GES.

Le sénateur Wetston : Ce que propose ce projet de loi de mise en œuvre du budget vous est familier. Si je ne m'abuse, vos industries seraient assujetties à un système de tarification axé sur le rendement. Nous tentons tous de comprendre.

La Californie a adopté un système de plafonnement et d'échange important. D'autres États examinent également des options de système malgré l'absence d'une taxe fédérale sur le carbone. Vous seriez mieux placé que moi pour comprendre la situation.

La structure de ce projet de loi concernant le seuil de rendement en matière d'émissions, notamment, crée-t-elle des problèmes pour vos secteurs respectifs? Auriez-vous un conseil à formuler au comité dans le cadre de cette étude préliminaire du projet de loi?

Mme Watt : Certainement. J'ajouterais deux choses. La moyenne pondérée de 70 p. 100 est la plus limitante au monde. Il s'agit d'un point de départ intéressant pour créer des normes de rendement axées sur les émissions. Nous devons démontrer que ce n'est pas convenable et que nous sommes un secteur qui produit des émissions suffisamment élevées et qui est suffisamment exposé au commerce. La mesure fixe pour nous des critères intéressants en trois étapes.

L'autre chose, c'est la moyenne mondiale. Comme l'ont souligné mes collègues, nous avons parfois une ou deux installations qui fabriquent le même produit en suivant des processus différents. Puisque nous avons une charge d'alimentation à faible émission de carbone, un réseau d'électricité verte et de la biomasse au Canada, nous ne pouvons pas nous comparer entre nous. Nous devons regarder ailleurs et, à cet égard, l'industrie de la chimie au Canada se porte très bien. Nous devrions encourager les investissements au pays. Il y a des investissements, mais nous voulons que ceux-ci soient faits au Canada, car cela permettrait de réduire les émissions de GES comparativement à si les fonds étaient investis ailleurs.

La présidente : Je suis d'accord avec vous.

Monsieur Auer, si le gouvernement, dans le cadre de son processus d'approvisionnement, exigeait que le ciment respecte une certaine empreinte carbone ou un processus à faibles émissions de carbone, et si un code du bâtiment exigeait que dans la recherche de contrats pour les nouveaux édifices, on demande du ciment à empreinte carbone réduite, cela aiderait-il?

Your industry is a high emitter and you will be exposed. There are other things that can be done in parallel to attenuate the impact on your industry. Can you help us with other initiatives that can assist your industry to attenuate the impact of this tax?

Mr. Auer: Absolutely. As you know, I appeared before this committee on the study on the transition to a low-carbon economy. We emphasized infrastructure as being important to incentivizing reductions not just in our sector, but in the built environment writ large.

There are two things I would say. One is yes, there are lower carbon cements available today that we have been asking governments to mandate to ensure the market infrastructure for the supply of that cement expands and replaces the higher carbon-intensive cement that's used today. That is a one-megaton reduction opportunity across Canada.

That focuses on the material itself. What we have been championing is a more sophisticated decision-making process around infrastructure that looks at life cycle greenhouse gases. Materials would be a portion of that analysis but you also have to look at the operational impacts, end-of life impacts and all the impacts along the value chain.

Within each of those life-cycle stages there are different opportunities to reduce greenhouse gas emissions which are quite significant. One we talk about a lot are pavements because it's a great story for our sector. Rigid concrete pavements have a lower embodied GHG component but they also help save fuel because they are more efficient to drive on. This is a large GHG reduction benefit.

You can look at buildings, bridges and any manner of infrastructure in the same way. They all have points of leverage when it comes to greenhouse gases that can be identified through life cycle assessment.

You can also look at the other side of climate change, which is climate adaptation: How do you balance greenhouse gas reductions and life-cycle costs with the need to build infrastructure for a new climate, which will look different from the one we are accustomed to?

The Chair: Thank you very much. I asked you about this because we have our study. You came with these points but now we have a bill. These are two independent things. I need you to repeat these things, because if we are thinking about an amendment or even an observation we need evidence. I notice you didn't give us a written statement. Will it be possible to send one?

Votre industrie est une grande émettrice de carbone, et vous serez exposés. D'autres mesures peuvent être prises en parallèle pour atténuer les effets sur votre industrie. Pourriez-vous nous suggérer d'autres initiatives qui pourraient aider votre industrie à atténuer l'impact de cette taxe?

M. Auer : Absolument. Comme vous le savez, j'ai comparu devant ce comité dans le cadre de l'étude sur la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Nous avons insisté sur le fait que l'infrastructure est importante pour encourager les réductions non seulement dans notre secteur, mais également dans l'ensemble du milieu de la construction.

J'aimerais mentionner deux choses. Tout d'abord, oui, il existe aujourd'hui des ciments à faibles émissions de carbone et nous avons demandé aux gouvernements de faire en sorte que l'infrastructure du marché qui fournit ce ciment soit élargie et qu'elle remplace celle du ciment à teneur élevée en carbone qui est utilisé aujourd'hui. Cela représente une possibilité de réduction d'une mégatonne à l'échelle du Canada.

Ces mesures se concentrent sur les matériaux. Nous avons favorisé un processus décisionnel plus complexe fondé sur l'infrastructure qui tient compte des gaz à effet de serre pendant le cycle de vie. Les matériaux représenteraient une partie de cette analyse, mais il faut également tenir compte des répercussions opérationnelles, des répercussions de fin de vie et de toutes les répercussions dans la chaîne de valeur.

Chaque étape du cycle de vie offre différentes occasions de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui sont très importantes. On parle beaucoup des revêtements, car c'est toute une réussite pour notre secteur. En effet, les revêtements de ciment rigide ont une teneur moins élevée en gaz à effet de serre, mais ils aident également à épargner du carburant, car ils rendent la conduite plus efficace. Cela contribue beaucoup à la réduction des gaz à effet de serre.

On peut aborder les édifices, les ponts et tous les types d'infrastructure de la même façon. En effet, ils ont tous des caractéristiques liées aux gaz à effet de serre qui peuvent être cernées dans l'évaluation du cycle de vie.

On peut également examiner l'autre côté du changement climatique, c'est-à-dire l'adaptation climatique. Il s'agit de déterminer comment équilibrer les mesures de réduction de gaz à effet de serre et les coûts liés au cycle de vie avec la nécessité de construire une infrastructure pour un nouveau climat, car elle sera différente de celle à laquelle nous sommes habitués.

La présidente : Merci beaucoup. Je vous ai posé une question sur ce sujet en raison d'une étude que nous menons. Vous avez présenté ces points, mais nous sommes maintenant saisis d'un projet de loi. Ce sont deux choses indépendantes. J'aimerais que vous répétiez ces choses, car si nous envisageons d'apporter un amendement ou même de formuler une observation, il nous faut des données probantes. J'ai remarqué que vous ne nous aviez pas

Mr. Auer: There should be a copy circulating. I did provide some copies.

The Chair: Okay.

Mr. Auer: I'm happy to follow up electronically.

The Chair: Do you have any comments along the same lines of what you told us when you came for our study on high emitters or the chemical industry?

Ms. Des Chênes: From a green procurement perspective, it's more difficult for us because the chemistries are within all of the products. Understand that the products we make help fuel the low-carbon economy and there are certainly elements of the products we make — one of our members in particular makes an additive for green cement that allows for fewer greenhouse gas emissions in the production, but also in terms of extending the life of the cement.

If you look at alternative forms of energy, it's chemistry and plastics that really help create increased battery life and light-weighted vehicles, wind turbines and solar panels. When Ms. Watt was speaking about the notion that the investment is important, in terms of helping to ensure we can apply the best available technologies to reduce our emissions. We have already done a significant job since 1992 in reducing them by nearly 70 per cent.

It is also important in it allows us to continue to use the best available technologies, fine-tune the processes and develop new innovations to help feed the low-carbon economy.

We are an important contributor. We have a low carbon advantage here in Canada with respect to our feed stocks and fuels, and the fact we are a very highly regulated society compared to other jurisdictions. I think we can be proud that we can sustainably make these products in Canada.

The Chair: Thank you.

Senator Patterson: Thank you for the presentations. I've got three brief questions.

First, Ms. Watt, I believe you said this 70 per cent standard is found nowhere else in the world on the output-based system. Is that standard in the bill? What should we change it to?

remis de document. Serait-il possible de nous faire parvenir un mémoire écrit?

M. Auer : Il devrait y avoir un exemplaire en circulation. J'ai fourni quelques exemplaires.

La présidente : D'accord.

M. Auer : Je serai heureux de faire un suivi électronique.

La présidente : Avez-vous des commentaires liés à ceux que vous avez formulés lorsque vous avez comparu dans le cadre de notre étude sur les grands émetteurs ou sur l'industrie chimique?

Mme Des Chênes : C'est plus difficile pour nous dans le cadre de l'approvisionnement écologique, car les produits chimiques sont dans tous les produits. Il faut comprendre que les produits que nous fabriquons contribuent à l'économie à faibles émissions de carbone et qu'il y a certainement des éléments dans les produits que nous fabriquons — un de nos membres fabrique un additif qui permet de diminuer les gaz à effet de serre dans la production d'un ciment écologique, mais il permet également de prolonger la durée de vie du ciment.

Si on pense aux solutions énergétiques de rechange, on constate que ce sont les produits chimiques et les plastiques qui aident réellement à prolonger la durée de vie des batteries et à construire des véhicules, des turbines éoliennes et des panneaux solaires légers. Lorsque Mme Watt dit que l'investissement est important, il s'agit de s'assurer que nous pouvons utiliser les meilleures technologies pour réduire nos émissions. Nous avons déjà accompli beaucoup de travail depuis 1992 pour les réduire de presque 70 p. 100.

C'est également important, car cela nous permet de continuer d'utiliser les meilleures technologies existantes, de perfectionner les processus et de mettre au point des innovations pour contribuer à alimenter l'économie à faibles émissions de carbone.

Nous sommes un contributeur important. Au Canada, nous avons un avantage lié aux faibles émissions de carbone en raison de nos matières premières et de nos combustibles et au fait que notre société est très réglementée comparativement à d'autres pays. Je crois que nous pouvons être fiers de pouvoir fabriquer ces produits de façon durable au Canada.

La présidente : Merci.

Le sénateur Patterson : Je vous remercie des exposés. J'aimerais poser trois brèves questions.

Tout d'abord, madame Watt, je crois que vous avez dit que cette norme de 70 p. 100 ne se trouve dans aucun autre système fondé sur la production ailleurs dans le monde. Cette norme est-elle dans le projet de loi? Par quelle autre norme devrions-nous la remplacer?

Mr. Auer: That's in the regulatory framework.

Senator Patterson: That's my second question.

January 1, 2019 is looming in the world of bureaucracy and I think Senator Cordy said earlier that in this bill is a framework, the devil is in the details. I guess that makes me feel a little helpless as a legislator because we don't have a way of scrutinizing regulations. There is a committee that scrutinizes regulations but they are years behind. I don't even know if they are going to get to this OBS.

We're concerned about the health of our strong, trade-sensitive industries in Canada. How soon do you think you'll know where these OBS consultations are going to spin out? We are expected to pass this bill before June. It's a budget bill. That's the way it happens every year. Are we going to know where you're at and whether you have been respectfully consulted? How is that looking?

Mr. Auer: That is our hope. We have all been actively engaged with Environment and Climate Change Canada and have recently submitted our first round of data to ECCC to begin analysis. The plan is essentially to put the identified emissions-intensive, trade-exposed sectors through a competitiveness test that would qualify certain sectors for an increase above the 70 per cent baseline.

We have begun that process. The expectation is in the coming weeks we will get an initial draft response we can comment on. By early summer we probably won't have a final regulation, obviously, but we should have a good sense of where the department is landing on that really important issue.

Senator Patterson: Can I suggest, Madam Chair, that we ask the industries represented here to let our committee know, through the clerk, how they are making out? This is a process we don't know about as legislators. We don't know what the draft proposals look like. Would you be willing to share with the committee how that is going?

Mr. Auer: Yes.

Senator Patterson: In the course of our study on the impacts of carbon pricing, we received a brief from a fascinating company called Carbon Cure in Halifax. I think you referred to that as the new green cement; it's stronger and it somehow sequesters carbon in the manufacturing process.

M. Auer : Elle se trouve dans le cadre de réglementation.

Le sénateur Patterson : C'est ma deuxième question.

Le 1er janvier 2019 approche à grands pas dans le monde de la bureaucratie, et je crois que la sénatrice Cordy a dit plus tôt que ce projet de loi contenait un cadre de travail et que le diable est dans le détail. Je présume qu'à titre de législateur, cela me fait sentir un peu impuissant, car nous n'avons aucun moyen d'examiner les règlements. Il existe un comité qui examine les règlements, mais il a des années de retard sur son travail. Je ne sais même pas si ses membres aborderont ce système fondé sur la production.

Nous sommes préoccupés par la santé de nos solides industries tributaires du commerce au Canada. À votre avis, quand saurez-vous où ces consultations sur le système fondé sur la production se dérouleront? Nous sommes censés adopter le projet de loi avant le mois de juin. C'est un projet de loi sur le budget. C'est la façon dont cela fonctionne chaque année. Saurons-nous où vous en êtes et si on vous a respectueusement consultés? À quoi ressemble la situation?

M. Auer : C'est ce que nous espérons. Nous avons tous activement collaboré avec Environnement et Changement climatique Canada et nous avons récemment présenté notre première série de données au ministère pour qu'il commence l'analyse. Le plan consiste essentiellement à soumettre les secteurs tributaires du commerce et à forte intensité d'émissions qui ont été cernés à un test de compétitivité qui donnera à certains secteurs le droit de dépasser le seuil de 70 p. 100.

Nous avons lancé ce processus. Nous nous attendons à recevoir, au cours des prochaines semaines, une ébauche de réponse sur laquelle nous pourrons formuler des commentaires. Manifestement, nous n'aurons probablement pas une version définitive de la réglementation au début de l'été, mais nous devrions avoir une bonne idée de l'opinion du ministère sur cet enjeu très important.

Le sénateur Patterson : Puis-je suggérer, madame la présidente, de demander aux représentants d'industries qui sont présents d'informer le comité, par l'entremise de la greffière, de leurs progrès? C'est un processus que nous ne connaissons pas dans nos fonctions de législateurs. Nous ne savons pas à quoi ressemblent les ébauches de propositions. Seriez-vous en mesure de tenir les membres du comité au courant de l'évolution de la situation?

M. Auer : Oui.

Le sénateur Patterson : Dans le cadre de notre étude sur les effets de la tarification du carbone, nous avons reçu un mémoire d'une entreprise fascinante appelée Carbon Cure, de Halifax. Je crois que vous en avez parlé en disant qu'il s'agissait d'un nouveau ciment écologique. En effet, il est plus solide et il séquestre le carbone dans le processus de fabrication.

Mr. Auer, I think you said this new technology could be mandated. Can you explain further? Were you referring to technologies like Carbon Cure? What did you mean when you said, "mandated?"

Mr. Auer: The lower carbon cement I was referring to is not Carbon Cure. We're aware of and have very good relationships with Carbon Cure. I was talking about a different formulation called Portland limestone cement.

It is branded as Contempra in Canada, and effectively reduces the amount of the carbon-intensive component of the cement formula.

The principles of driving low-carbon innovation through procurement would apply to CarbonCure as they would to other carbon capture technologies that have yet to be commercialized. As you can appreciate, the codes, standards and regulations around infrastructure are quite complicated and slow to evolve. One of the things we're concerned about — because we are facing difficulties getting a relatively simple technology, just a different recipe of cement into the market even though it's already acknowledged in the building codes — is that as with other technologies, like carbon capture-based technologies that propose more radical changes to our material, the capacity of building codes and of the market to adjust to those new technologies will be a huge determining factor in how quickly they penetrate into the market and how quickly we can benefit from the GHG reductions to meet our compliance obligations under carbon pricing systems.

Senator Patterson: Mr. Auer, are you saying that Canada has a $100-plus billion dollar infrastructure program over the next 10 years? There will be a lot of cement utilized in those billions of dollars spent through the federal initiative.

Are you saying a mandate to require any building, any major construction projects to use lower carbon cement would boost the technology?

Mr. Auer: I'm saying that, and a more life cycle-based decision-making process will identify other opportunities through those decisions to reduce to greenhouse gas emissions. Yes, the time is now. As you say, we are at generational investment levels for infrastructure and the carbon pricing will not get those GHGs by themselves. You will have to think differently about how infrastructure is built. You have to look at infrastructure through a climate lens in order to able to capture the huge opportunities to reduce GHGs from those investments.

Monsieur Auer, je crois que vous avez dit que cette nouvelle technologie pourrait être rendue obligatoire. Pourriez-vous nous expliquer ce que vous voulez dire? Faisiez-vous référence à des technologies comme Carbon Cure? Que vouliez-vous dire lorsque vous avez dit qu'elle pourrait être rendue obligatoire?

M. Auer : Le ciment à faibles émissions de carbone auquel je faisais référence n'est pas Carbon Cure. Nous connaissons ce produit et nous avons de bonnes relations avec Carbon Cure. Je parlais d'un produit différent, c'est-à-dire le ciment Portland au calcaire.

Au Canada, ce ciment est connu sous la marque Contempra, et il réduit efficacement la quantité d'éléments à teneur élevée en carbone dans la composition du ciment.

Les principes consistant à favoriser les innovations en matière de faibles émissions de carbone par l'entremise du processus d'approvisionnement s'appliqueraient à Carbon Cure, tout comme à d'autres technologies de capture du carbone qui ne sont toujours pas commercialisées. Comme vous pouvez le comprendre, les codes, les normes et les règlements liés à l'infrastructure sont très complexes et évoluent lentement. L'une des choses qui nous préoccupent — car nous avons de la difficulté à obtenir une technologie relativement simple, c'est-à-dire une recette de ciment différente sur le marché, même si on la reconnaît déjà dans les codes du bâtiment —, c'est que comme dans le cas d'autres technologies, comme les technologies de capture du carbone qui proposent des modifications plus radicales à nos matériaux, la capacité des codes du bâtiment et du marché de s'ajuster à ces nouvelles technologies influencera énormément la vitesse à laquelle elles entreront sur le marché et la rapidité avec laquelle nous pouvons profiter des réductions en matière de gaz à effet de serre pour remplir nos obligations de conformité dans le cadre de systèmes de tarification du carbone.

Le sénateur Patterson : Monsieur Auer, êtes-vous en train de dire que le Canada a un programme d'infrastructure de plus de 100 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années? Une grande quantité de ciment sera utilisée par l'entremise de ces milliards de dollars dépensés dans le cadre de l'initiative fédérale.

Êtes-vous en train de dire que si on exigeait que tout édifice ou que tout grand projet de construction utilise du ciment à faibles émissions de carbone, cela favoriserait cette technologie?

M. Auer : C'est ce que j'ai dit, et j'ai dit qu'un processus décisionnel davantage axé sur le cycle de vie permettra de cerner d'autres occasions de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Oui, c'est le bon moment. Comme vous le dites, les niveaux d'investissements dans l'infrastructure sont générationnels et la tarification du carbone ne réussira pas, à elle seule, à éliminer les gaz à effet de serre. Il faut concevoir l'infrastructure différemment. Il faut aborder la question de l'infrastructure en tenant compte du climat, afin d'être en mesure

Senator Cordy: I have a quick question. You spoke about the life cycle of cement and that's extremely important. I agree that should be a consideration.

What is the life cycle of the new low-carbon cement? Is it similar to the current or the —

Mr. Auer: In terms of greenhouse gas emissions?

Senator Cordy: Yes.

Mr. Auer: It's 10 per cent less greenhouse gas intensive per tonne.

Senator Cordy: What is the life cycle of it? Is the cement as durable?

Mr. Auer: It is a functional equivalent to the cement we use today.

The Chair: As Senator Patterson requested, will you keep us posted on your discussion regarding this bill and your position? And maybe put in writing what you have said because as I mentioned, we are conducting a study but that is a separate issue. Right now we are evaluating Bill C-74.

Ms. Watt: Chemistry is in an interesting position where most of our facilitates are in the four provinces that already have carbon pricing set up. For us, in regard to these output-based performance standards, we will not be looked at for the next two or three years. We have difficulty commenting on this bill because we don't know how it will implicate us.

There is also an opportunity for this committee to look at the cumulative effects of other federal initiatives. For us, the clean fuel standard probably concerns us the most in terms of costs that are going to hit our industry and will also not give us the opportunity to make reductions on site. As an EITE sector, the clean fuel standard will get passed through to us and we will not be able to pass those costs on. In essence, we are helping others pay for their own compliance. That one will affect us and it is certainly where we would appreciate more understanding and economic analysis on the impacts.

The Chair: Thank you.

Mr. Auer: I absolutely echo that. I tried to make those points in my remarks as well. It's one thing to look at the competitiveness impacts of the carbon pricing system, but it's de saisir les énormes occasions qui se présentent de réduire les gaz à effet de serre par l'entremise de ces investissements.

La sénatrice Cordy : J'aimerais poser une brève question. Vous avez parlé du cycle de vie du ciment et c'est extrêmement important. Je suis d'accord; il faut en tenir compte.

Quel est le cycle de vie du nouveau ciment à faibles émissions de carbone? Est-il similaire au cycle actuel ou…

M. Auer : En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre?

La sénatrice Cordy : Oui.

M. Auer : Il produit 10 p. 100 moins de gaz à effet de serre par tonne.

La sénatrice Cordy : Quel est son cycle de vie? Ce ciment est-il aussi durable?

M. Auer : C'est fonctionnellement équivalent au ciment que nous utilisons aujourd'hui.

La présidente : Comme le sénateur Patterson l'a demandé, nous tiendrez-vous au courant de vos discussions au sujet du projet de loi et de votre position à cet égard? Et pourriez-vous mettre ce que vous avez dit par écrit? Comme je l'ai mentionné, nous menons une étude, mais c'est un enjeu distinct. Actuellement, nous évaluons le projet de loi C-74.

Mme Watt : Le secteur des produits chimiques représente une position intéressante, car la plupart de nos installations sont situées dans les quatre provinces qui ont déjà une taxe sur le carbone. En ce qui concerne les normes de rendement fondées sur la production, nous ne ferons pas l'objet d'un examen pendant les deux ou trois prochaines années. Nous avons de la difficulté à formuler des commentaires sur ce projet de loi, car nous ne savons pas comment nous serons touchés.

Votre comité a également l'occasion d'examiner les effets cumulatifs d'autres initiatives fédérales. La norme sur le carburant propre est probablement notre principale préoccupation en raison des coûts qui s'ajouteront à notre industrie, et nous n'aurons pas l'occasion de faire des réductions sur le site. En effet, puisque nous faisons partie du secteur des IECIE, la norme sur les carburants propres nous sera transférée et nous ne pourrons pas transférer ces coûts. Essentiellement, nous aidons d'autres organismes à payer leur propre conformité. Cette norme nous touchera et nous aimerions certainement mieux comprendre ses effets et il faudrait mener une analyse économique à cet égard.

La présidente : Merci.

M. Auer : Je suis absolument d'accord. J'ai tenté de faire valoir ces points dans mon exposé. On peut examiner les effets du système de taxation du carbone sur la compétitivité, mais ce

not the only climate policy being contemplated under the pan-Canadian framework and even outside of that framework. And the CFS is the one we are most focused on because its impact on our sector could be more significant than the carbon price.

The Chair: Thank you.

Senator Mockler: I'm going to steal a bit of Senator Wetston's comments, as I heard earlier, and even this morning. Plus I'm going to sponge an idea from Senator Neufeld about Fred and Martha, who will pay for this at the end of the day.

It's very difficult to understand what will happen. I know that in Fredericton, New Brunswick this morning, we need to do something. When you look at what happened to Calgary a couple of years ago and look at what is happening in Eastern Canada right now, being under water, there is definitely a concern for all Canadians about climate change.

When I look at carbon tax versus cap and trade, and when I take into consideration that carbon tax in Canada, emissions have continued to rise. An example of that is British Columbia. British Columbians now pay more for gas than anyone else in North America. That's confusing when you look at Eastern Canada. I don't want to talk to you about the two pipelines. With the people who are the taxpayers of New Brunswick — we are all taxpayers of New Brunswick — you look at what is happening right now with carbon tax. We're paying more for gas, paying more for family values on a daily basis, bringing our children, playing hockey. I could give you a litany of all sorts of things that we do. I know you know this, but right now I give you a choice: carbon tax or cap and trade. Which one do you choose?

Mr. Auer: We believe both systems can work but we prefer cap and trade for a variety of reasons. One is that the price is driven by an emissions goal. The tradeoff, as I'm sure you've heard, between carbon tax and cap and trade is one gives you certainty on emissions reductions and the other gives you certainty on price.

From a business perspective and long-term investment perspective, despite all the things that might happen around the market and changes in government, having a fixed cap gives a long-term horizon on where your industry needs to go. Of course, cap and trade is amendable to linkage and the cap and trade system in Ontario, Quebec and California is linked. That

n'est pas la seule politique liée au climat qui est envisagée dans le cadre pancanadien et même à l'extérieur de ce cadre. De plus, nous nous concentrons davantage sur la norme sur le carburant propre, car ses effets sur notre secteur pourraient être beaucoup plus importants que ceux de la tarification du carbone.

La présidente : Merci.

Le sénateur Mockler : J'aimerais emprunter une partie des commentaires du sénateur Wetston, comme je les ai entendus plus tôt, et même ce matin. De plus, j'emprunterai une idée du sénateur Neufeld au sujet de Fred et Martha, les citoyens ordinaires qui paieront pour cela au bout du compte.

Il est très difficile de comprendre ce qui se produira. Je sais que nous devons faire quelque chose relativement aux évènements qui se sont produits ce matin à Fredericton, au Nouveau-Brunswick. Lorsqu'on pense à ce qui s'est produit à Calgary il y a quelques années et à ce qui se produit dans l'Est du Canada actuellement, c'est-à-dire les inondations, tous les Canadiens ont certainement des raisons d'être préoccupés par le changement climatique.

Lorsque je compare la taxation du carbone au système de plafonnement et d'échange, et lorsque je tiens compte de la taxe sur le carbone au Canada, je constate que les émissions ont continué d'augmenter. Prenez l'exemple de la Colombie-Britannique. En effet, les résidants de cette province paient maintenant plus cher pour leur essence que partout ailleurs en Amérique du Nord. On devient perplexe lorsqu'on pense à l'Est du Canada. Je ne veux pas vous parler des deux pipelines. Lorsqu'il s'agit des contribuables du Nouveau-Brunswick — nous sommes tous des contribuables du Nouveau-Brunswick —, nous pensons à ce qui se produit actuellement avec la taxe sur le carbone. Nous payons plus cher pour l'essence, et nous payons plus cher pour les valeurs familiales quotidiennes, par exemple pour amener nos enfants jouer au hockey. Je pourrais vous fournir toute une liste des choses que nous faisons. Je sais que vous le savez, mais en ce moment, je vous donne le choix entre la taxation du carbone et le système de plafonnement et d'échange. Lequel choisiriez-vous?

M. Auer : Nous croyons que les deux systèmes peuvent fonctionner, mais nous préférons le système de plafonnement et d'échange pour diverses raisons. L'une de ces raisons, c'est que le prix est fonction d'un objectif en matière d'émissions. Je suis sûr que vous l'avez déjà entendu, mais le compromis entre la taxation du carbone et le système de plafonnement et d'échange, c'est que l'un vous offre une certitude sur la réduction des émissions et l'autre vous offre une certitude sur les prix.

Pour les affaires et les investissements à long terme, malgré tout ce qui peut arriver au marché et tous les changements qui peuvent se produire au sein du gouvernement, un système de plafonnement permet de prévoir la trajectoire de votre industrie à long terme. Manifestement, le système de plafonnement et d'échange peut faire l'objet de liens et les systèmes de

cuts down the cost of compliance credits. It's very efficient in that sense. You find it is more effective at finding the lowest carbon reductions. Those would be the two main points. We do think both can work.

Ms. Des Chênes: I'll start and then Ms. Watt can jump in with more detail. We would agree with Mr. Auer; both could work. From our perspective, it's about certainty and understanding systems.

Cap and trade, as your previous witnesses noted, can be complex. When we have facilities that operate in each of the provinces and will now be faced with some federal regulations in those other provinces where they may just have a small facility, it adds to the complexity in terms of understanding the various components.

Ms. Watt: For us, it depends on the facility and on the company.

Depending on how and where they're set up, they'll have a preference for one or the other.

I want to clarify its carbon tax but also some sort of relief for emission-intensive, trade-exposed industries, like an Alberta system where there is a levy and output-based allowance. If it's just carbon tax, we probably wouldn't be that thrilled. If there is a mechanism to allow for emissions-intensive, trade-exposed and competitiveness issues, we're fine with either one. And again, we are supportive of carbon pricing.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Mr. Auer, I'd like a clarification. When you spoke about changes to the building codes and to the fact that we should think differently about the construction of infrastructure, you referred to a generational aspect. I suppose you were talking about changes in the types of construction, or in materials. Could you clarify that? It was the generational aspect as an opportunity that struck me in your statement.

[*English*]

Mr. Auer: When I mentioned the notion of a generational opportunity, it was speaking to the amount of investment committed to infrastructure. We haven't seen that level of investment in infrastructure in a very long time. It's unlikely we

plafonnement et d'échange de l'Ontario, du Québec et de la Californie sont liés. Cela permet de réduire le coût des crédits de conformité. C'est très efficace sur ce plan. On constate qu'il est plus efficace pour trouver les plus grandes réductions de carbone. Ce sont les deux points principaux. Nous pensons que les deux systèmes peuvent fonctionner.

Mme Des Chênes : Je vais commencer, et Mme Watt pourra ensuite vous fournir plus de détails. Nous sommes d'accord avec M. Auer, c'est-à-dire que les deux systèmes pourraient fonctionner. Selon nous, cela dépend de la certitude et de la compréhension des systèmes.

Comme le témoin précédent l'a souligné, le système d'échange et de plafonnement peut être complexe. Lorsque des installations sont exploitées dans chaque province, et que d'autres provinces qui ont peut-être seulement une petite installation feront face à certains règlements fédéraux, il devient plus difficile de comprendre les divers éléments.

Mme Watt : Pour nous, cela dépend de l'installation et de l'entreprise.

Selon la façon dont fonctionne l'installation et selon l'endroit où elle est située, on préférera l'un ou l'autre système.

J'aimerais préciser qu'il s'agit de la taxe sur le carbone, mais également d'un certain type de mesures de redressement pour les industries tributaires du commerce et à forte intensité d'émissions, comme un système en Alberta qui prévoit une redevance et une indemnité fondée sur la production. S'il s'agissait seulement de la taxe sur le carbone, nous ne serions probablement pas aussi enthousiastes. S'il y a un mécanisme qui vise les industries tributaires du commerce et à forte intensité d'émissions et les enjeux liés à la compétitivité, nous sommes d'accord avec l'un ou l'autre. Et encore une fois, nous appuyons la tarification du carbone.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Monsieur Auer, j'aimerais avoir une précision. Quand vous avez parlé de la modification des codes d'habitation et du fait qu'on devrait penser autrement la construction des infrastructures, vous avez fait référence à un aspect générationnel. Je suppose que vous parlez des changements dans les types de construction ou dans les matériaux. Pourriez-vous préciser vos propos? C'est l'aspect générationnel à titre d'opportunité qui m'a frappée dans votre exposé.

[*Traduction*]

M. Auer : Lorsque j'ai mentionné la notion d'une occasion générationnelle, cela signifiait le montant de l'investissement prévu pour l'infrastructure. Nous n'avons pas vu ce niveau d'investissement dans l'infrastructure depuis très longtemps. Nous ne le reverrons probablement plus pendant très longtemps.

will see it again for a very long time. The infrastructure built with that money will be here for decades, if not longer.

Any decisions we can make now to reduce GHGs will have a lasting impact.

The Chair: I'm not seeing any more questions from the senators. Witnesses, thank you very much.

(The committee adjourned.)

L'infrastructure construite avec ces fonds durera des décennies ou plus longtemps.

Toutes les décisions que nous pouvons prendre maintenant pour réduire les gaz à effet de serre auront des effets durables.

La présidente : Je ne vois aucune autre question des sénateurs. J'aimerais remercier les témoins.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, May 1, 2018

Environment and Climate Change Canada:

John Moffet, Associate Assistant Deputy Minister, Environmental Protection Branch;

Philippe Giguère, Manager, Legislative Policy.

Department of Finance Canada:

Gervais Coulombe, Director, Sales Tax Division, Tax Policy Branch;

Pierre Mercille, Director General (Legislation), Sales Tax Division, Tax Policy Branch;

David Turner, Tax Policy Analyst, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Canadian Fuels Association:

Peter Boag, President and Chief Executive Officer;

Lisa Stilborn, Vice President, Ontario Division.

Thursday, May 3, 2018

Canadian Independent Petroleum Marketers Association:

Jennifer Stewart, President and Chief Executive Officer;

Allan MacEwen, President, MacEwen Petroleum Incorporated.

Renewable Industries Canada:

Jim Grey, Chair;

Andrea Kent, Board Member.

Cement Association of Canada:

Adam Auer, Vice President, Environment and Sustainability.

Chemistry Industry Association of Canada:

Isabelle Des Chênes, Executive Vice President;

Shannon Watt, Director, Environment and Health Policy.

TÉMOINS

Le mardi 1er mai 2018

Environnement et Changement climatique Canada :

John Moffet, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale de la protection de l'environnement;

Philippe Giguère, gestionnaire de la politique, Gouvernance législative.

Ministère des Finances Canada :

Gervais Coulombe, directeur, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt;

Pierre Mercille, directeur général (Législation), Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt;

David Turner, analyste de politique de l'impôt, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Association canadienne des carburants :

Peter Boag, président et chef de la direction;

Lisa Stilborn, vice-présidente, Division de l'Ontario.

Le jeudi 3 mai 2018

Canadian Independent Petroleum Marketers Association :

Jennifer Stewart, présidente et chef de la direction;

Allan MacEwen, président, MacEwen Petroleum Incorporated.

Industries renouvelables Canada :

Jim Grey, président;

Andrea Kent, membre du conseil.

Association canadienne du ciment :

Adam Auer, vice-président, Environnement et développement durable.

Association canadienne de l'industrie de la chimie :

Isabelle Des Chênes, vice-présidente exécutive;

Shannon Watt, directrice, Politique sur l'environnement et la santé.